BERLIN, 3. JULI-HEFT 1941

Der Adler

Sonderdruck

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

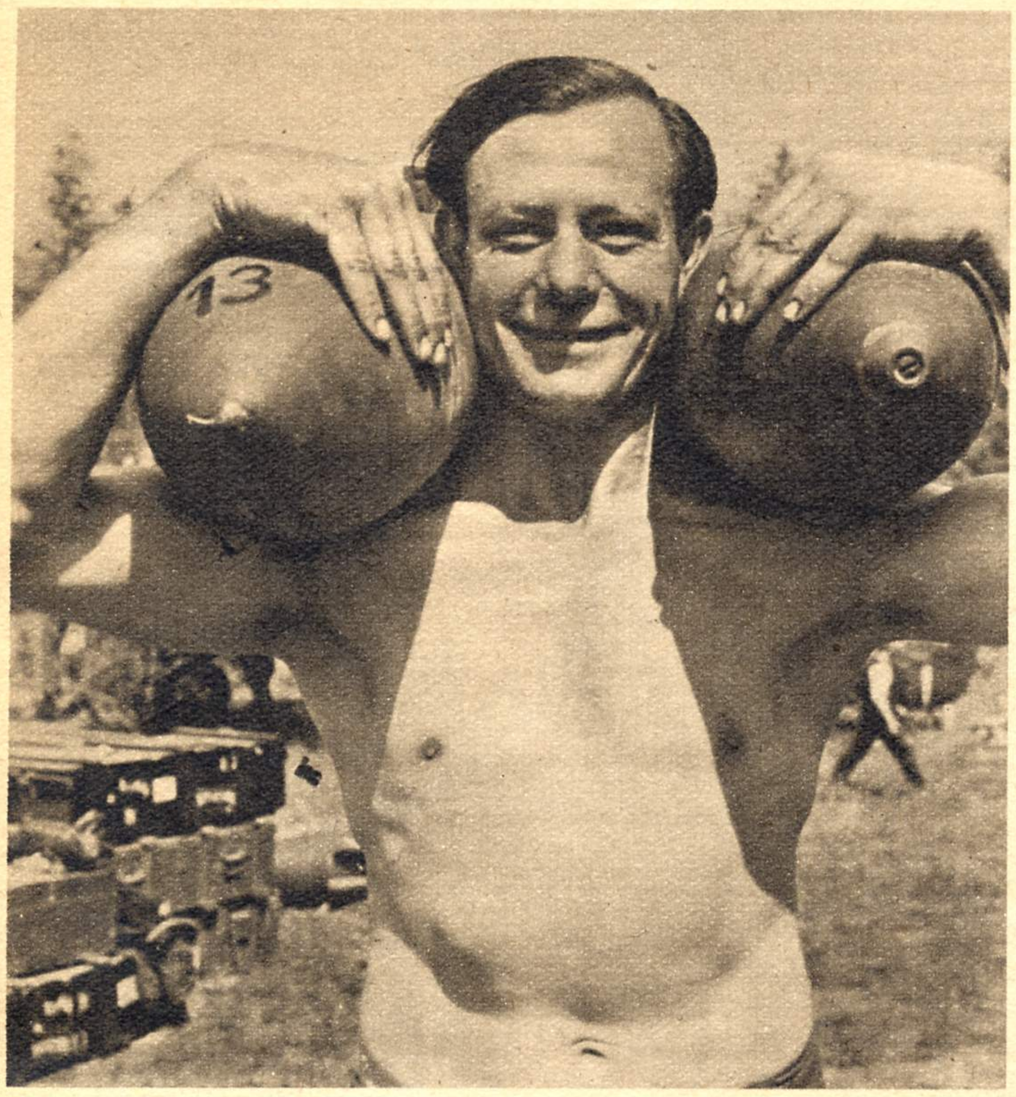
Vernichtungsschläge im Osten

Blick aus einem Heinkel-Kampfflugzeug auf die anderen Maschinen einer He 111-Staffel beim Angriffsflug gegen sowjetische Stellungen, die Tag für Tag im Bombenhagel unserer Luftwaffe liegen

Aufnahmen PK Grosse (Weltbild)

Auf den Spuren des Sieges

Ein Bildbericht vom Einsatz der deutschen Luftwaffe gegen die Sowjet-Union



Bomben tragen ist gewiß keine leichte Arbeit, aber dieser Mann vom Bodenpersonal strahlt über das ganze Gesicht, denn er weiß, daß er seinen Kameraden bei ihrem Einsatz gegen den Feind im Osten hilft

Tagtäglich melden die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht Fortschritte von allen Fronten des östlichen Kriegsschauplatzes. Der Feind hat bereits so schwere Verluste erlitten, daß seine Widerstandskraft sehr geschwächt ist. Die deutsche Luftwaffe greift mit vermehrter Wucht in die Erdkämpfe ein, zerstört die Nachschubstraßen des Feindes, vernichtet wichtige militärische Versorgungszentren und richtet durch Hoch- und Tiefangriffe in den Reihen der sowjetischen Heeresverbände immer größere Verwirrung an. Unentwegt sind unsere Flieger dem zurückweichenden Gegner hart auf den Fersen und sorgen dafür, daß er sich nicht mehr zu großangelegten Gegenaktionen sammeln kann

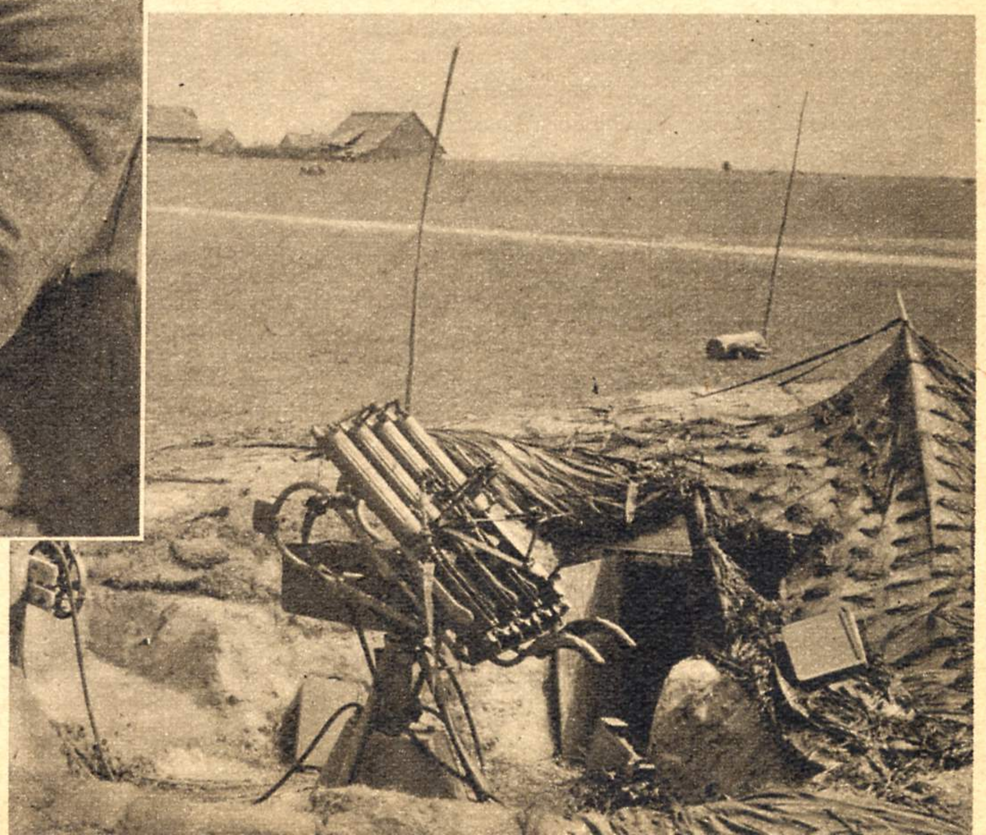
Rechts: Ein typisches Bild vom Kriegsschauplatz im Osten. Kurz nach einem Stuka-Angriff auf eine sowjetische Panzerdivision. Die abziehenden Explosionswolken verhüllen noch eine Zeitlang den Blick auf die verheerende Wirkung der deutschen Bomben

Die Reste eines abgeschossenen Sowjet-Bombers, der bei seinem Sturz einen Teil des Bauernhauses beschädigt hat und nun gänzlich verbrennt

Links: Auf einem Feldflugplatz im Osten. Die Besatzungen begeben sich nach der Einsatzbesprechung an ihre Maschinen,

Links: Nach Rückkehr von erfolgreichem Angriffsflug bekommt ein Schluck heißen Kaffees besonders gut

Unten: Diese Abwehrwaffen sollten einen sowjetischen Flugplatz gegen die deutsche Luftwaffe schützen. Inzwischen sind sie längst in unsere Hände gefallen



Links: Die Sumpflandschaft des Dnjepr südlich Kiew, mit Infrarotfilm aus 6000 m Höhe aufgenommen — eine interessante

Fanal des Krieges. Überall, wo sich die sowjetischen Streitkräfte in hartnäckigem Widerstand festgesetzt hatten, wurden sie bald durch die unaufhaltsamen Angriffe unserer Luftwaffe und unserer Heeresverbände aus ihren Stellungen hinausgeworfen. Auf seinem Rückzug steckte der Feind oft Städte und Dörfer in Brand

Aufnahmen: PK Wanderer, PK Brüning PK Kühn, PK Dietrich, PK Friedrich, PK Grosse, PK Fenske, PK Jütte, PK Bankhardt, PK Marten (2), sämtlich Scherl; PK Gutjahr - Atlantic, PK Grosse - Weltbild, PK Meyer-OKW

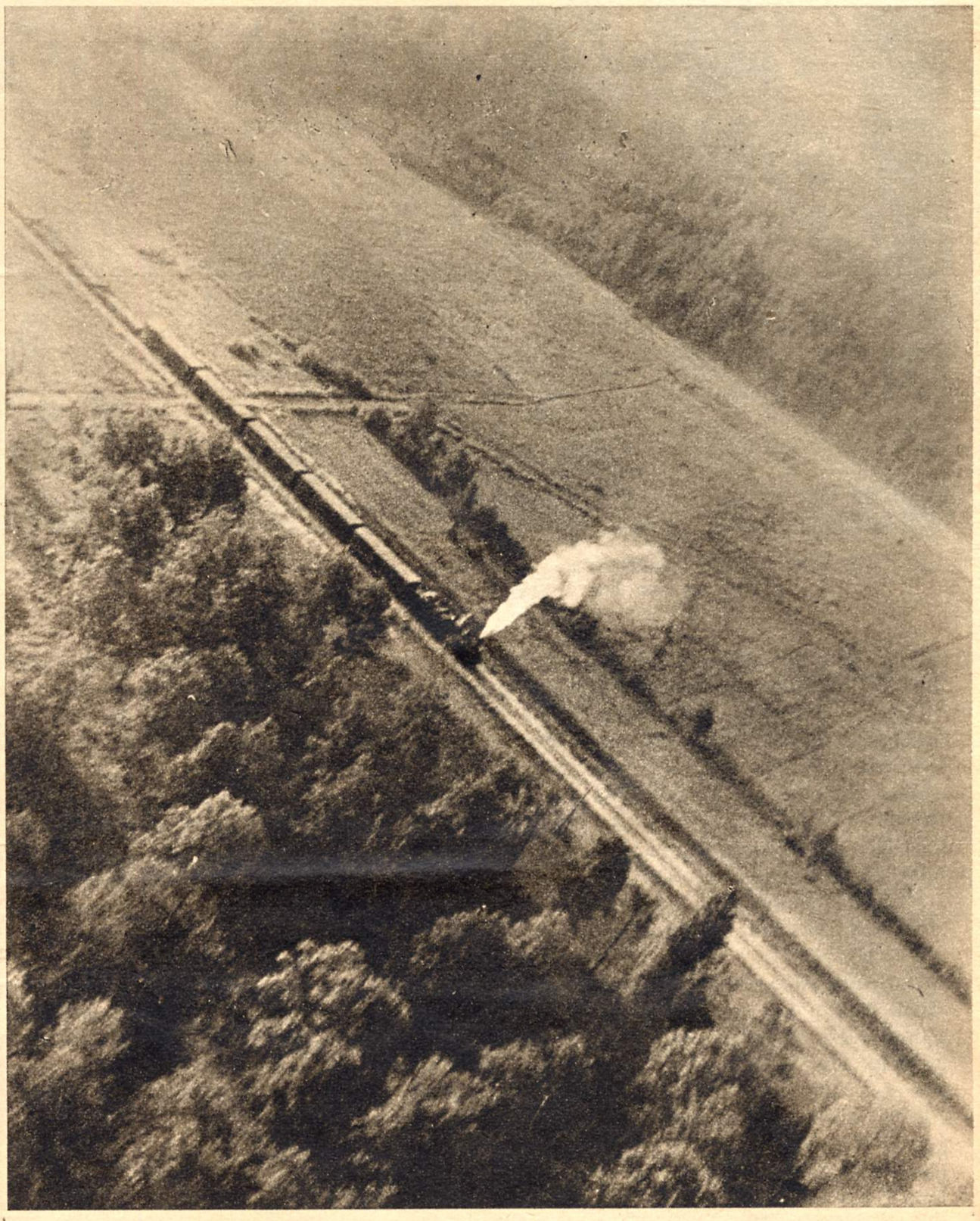
Rechts: Ab in die Gefangenschaft! Männer von einer Flughafenbetriebskompanie unserer Luftwaffe beim Säubern eines noch nicht vom Feinde ausgekämmten Gebietes. Bei dem Tempo der vorwärts stürmenden deutschen Truppen ist es unausbleiblich, daß unbedeutende Widerstandsnester und kleinere Feindansammlungen „am Wege liegenbleiben". Die gründliche Durchsuchung dieser Gegenden nach sowjetischen Soldaten und Waffen ist eine wichtige Voraussetzung für den weiteren erfolgreichen Verlauf der deutschen Operationen

Von Bord der vom Feindflug zurückkehrenden Maschine war der Funkspruch gekommen: „Ein Mann verwundet." Sofort sind die Kameraden vom Bodenpersonal dem landenden Flugzeug entgegengeeilt, um den Verletzten mit größter Sorgfalt zum Feldlazarett zu befördern

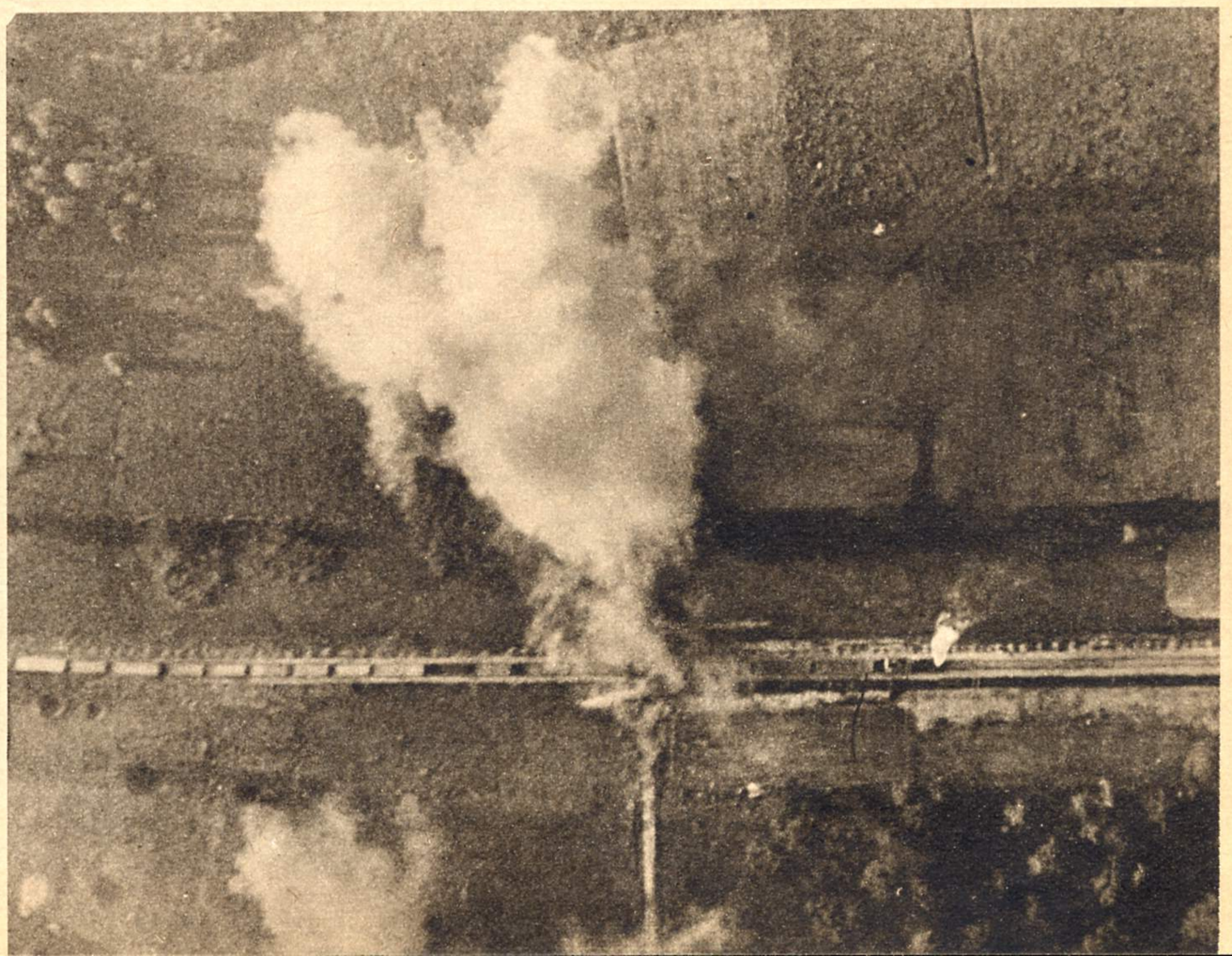
So schlug die deutsche Luftwaffe zu! Das rechts stehende Bild zeigt die verheerende Wirkung eines Angriffs unserer Stukas auf eine sowjetische Panzerfor-

Das Ende eines Militärtransports

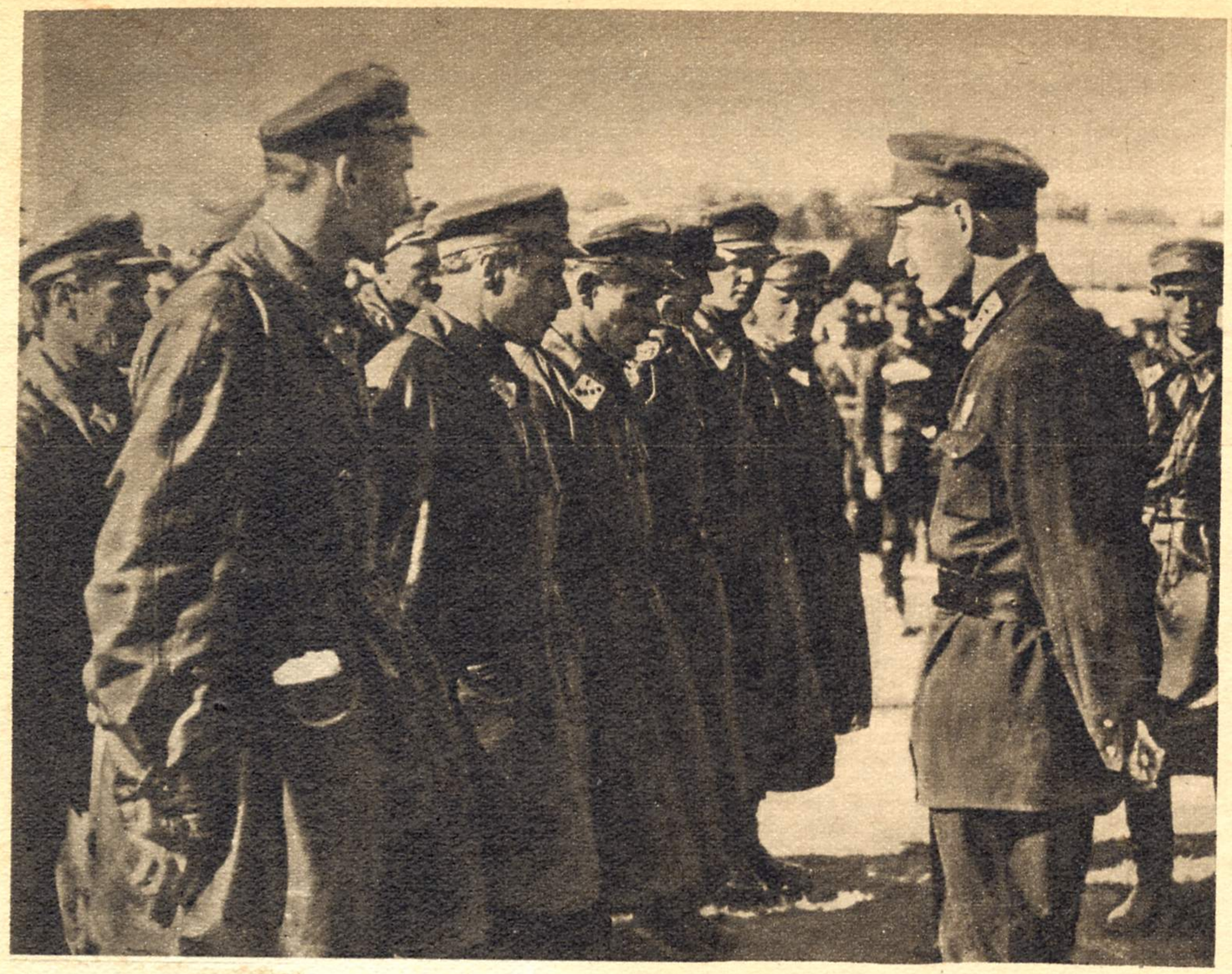
Oberleutnant Philipp, der 33 Abschüsse erzielt und sich in den ersten großen Luftkämpfen über der Ostfront besonders ausgezeichnet hat, erzählt seinen Kameraden nach Rückkehr vom Feindflug den Verlauf eines Kampfes mit sowjetischen Bombern. Man sieht dem strahlenden Gesicht des jungen Offiziers an, daß der Feind bei dieser Begegnung Haare lassen mußte



Die Besatzung einer Ju 88 flog gerade bewaffnete Aufklärung, als sie dicht unter sich auf einer der strategisch wichtigsten Eisenbahnlinien der UdSSR einen Militärtransportzug mit Volldampf frontwärts rasen sah. Eine fette Beute also. Da gibt es kein Zögern, wohlgezielt sausen zwei, drei Bomben in die Tiefe, sie treffen, wie das untere Bild zeigt, so haargenau, daß der Zug gewaltsam zum Stehen kommt und die meisten Wagen umgeworfen werden. Das schnell um sich greifende Feuer wird das Vernichtungswerk in kurzer Zeit vollenden — wieder wird ein Militärtransport der Sowjets seinen Bestimmungsort nicht erreichen



Was steckt hinter der sowjetischen Luftmacht?



Inspektion sowjetischer Fliegertruppen — allerdings noch einige Zeit vor dem kriegerischen Einsatz, der sie vor eine ungeahnte Bewährungsprobe stellen sollte

Aufnahmen:
OKW (2), PK Meyer-OKW (2), PK Funck-Scherl (1), Archiv Feuchter (2), Scherl (1)

Der Bolschewismus hat frühzeitig angefangen, zur Durchführung seiner Weltrevolutionspläne eine starke Wehrmacht aufzubauen. Er hat es aber stets verstanden, alle mit der Rüstung zusammenhängenden Ereignisse in ein geheimnisvolles Dunkel zu hüllen, denn die Welt sollte nicht wissen, welche Gefahren sich im Osten Europas gegen sie zusammenbrauten. Die ängstlich geübte Geheimhaltung war in allen Dingen der Luftfahrt und besonders der Luftstreitkräfte vielleicht noch strenger als auf sonstigen Gebieten. Nur sehr selten, etwa bei den jährlichen Luftparaden in Moskau oder anläßlich einer internationalen Ausstellung, ließen die Sowjetmachthaber einen kleinen Blick hinter das Geheimnis ihrer Luftarmee zu.

Etwas mehr Klarheit über die Luftmacht der UdSSR gewann die Welt während des spanischen Bürgerkrieges, als auf roter Seite zahlreiche sowjetische Fliegereinheiten kämpften, denen damals als Hauptgegner die Legion Condor gegenüberstand. Hier lernte Europa zum erstenmal das Kriegsgerät des Bolschewismus in der Praxis kennen und begann zu begreifen, daß die ungeheure Rüstung der UdSSR nicht abzuleugnen war. Der jetzt begonnene Gegenschlag Deutschlands gegen die Angriffspläne des Bolschewismus brachte bereits nach wenigen Tagen größere Klarheit über die tatsächliche Stärke des Luftgegners im Osten.

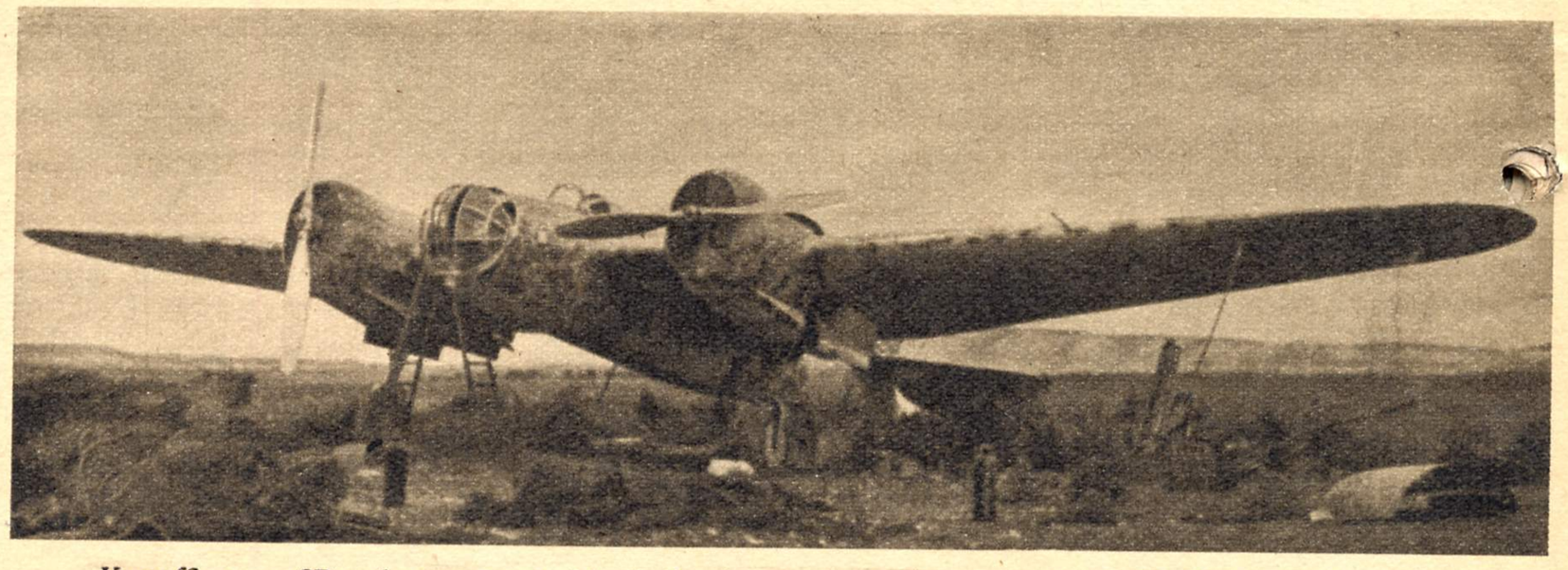
Eines steht völlig außer Zweifel, nämlich die bei Beginn der Kämpfe zahlenmäßig außerordentliche Stärke der sowjetischen Luftstreitkräfte. Allein die unerhört dichte Belegung der Flugplätze, die sich bereits am ersten Kampftag offenbarte, bewies deutlich, daß die deutsche Luftwaffe einem zahlenmäßig überlegenen Gegener gegenüberstand. Der Ruf, die stärkste Luftmacht der Welt zu sein, den die UdSSR bis vor kurzem besaß, war in diesem Punkt zweifellos nicht ganz unbegründet.

Allerdings zeigte schon die erste Begegnung mit dem neuen Luftgegner, daß zur Flugzeugausrüstung der sowjetischen Fliegerverbände viele Baumuster gehören, deren Leistungen den heute gestellten Anforderungen nicht mehr ganz genügen und die in anderen Ländern wegen Überalterung schon längst aus dem Frontbestand ausgemerzt worden wären. Infolgedessen besteht auf sowjetischer Seite trotz zahlenmäßiger Stärke eine teilweise, technisch bedingte Unterlegenheit, die neben der mangelnden Kampferfahrung die großen Abschußerfolge der deutschen Luftwaffe erklärt.

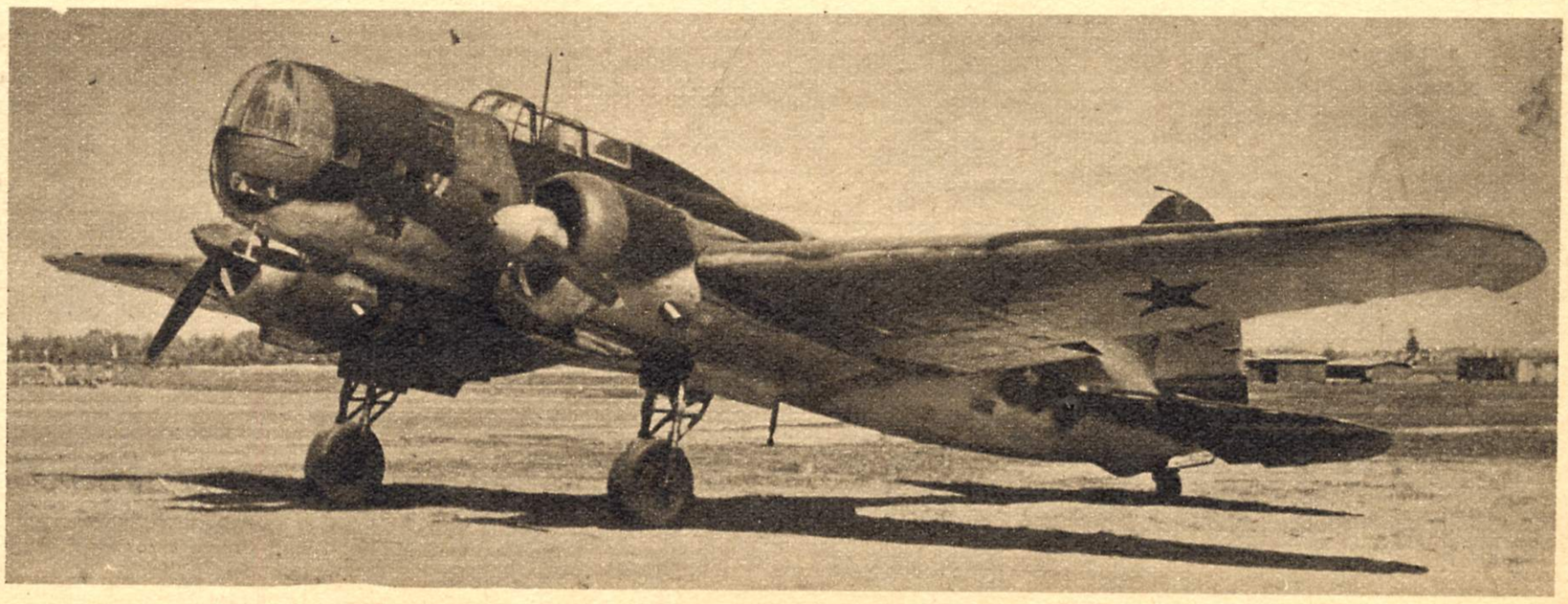
Unter den zum Einsatz gekommenen Sowjet-Kampfflugzeugen steht das Baumuster SB-2 (aus dem Spanienkrieg bekannt als „Martin-Bomber") und dessen Weiterentwicklung SB-3 an erster Stelle. Diese Flugzeuge, zweimotorige Mitteldecker für drei Mann Besatzung, entsprechen nur noch bedingt neuzeitlichen Anforderungen. Etwas besser ist das Muster DB-2 (auch bekannt als ZKB-26) zu bewerten. Die schweren viermotorigen Kampfflugzeuge, wie z. B. die Baumuster TB-3, TB-6 und TB-7, sind teils veraltet, teils sind sie nur in geringen Stückzahlen vorhanden. Gegen die deutschen Jagdverbände hat sich kein sowjetisches Kampfflugzeug behaupten können; die bei Beginn der Kämpfe versuchten Einflüge nach Ostpreußen sind schnell unter schwersten Verlusten zusammengebrochen.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Jagdflugzeugen. Auch hier ist die Flugzeugausrüstung der sowjetischen Fliegerverbände nur teilweise als neuzeitlich anzusprechen. In der Hauptsache haben der deutschen Luftwaffe entgegenzutreten versucht die Flugzeugmuster I-16 (aus dem Spanienkrieg bekannt als „Rata"), ein Tiefdecker mit der kennzeichnenden Hummelform, und I-15, ein Anderthalbdecker, der vielfach auch als „Curtiss-Jäger" bekannt ist. Beide Flugzeuge können nach ihren Flugleistungen und ihrem technischen Aufbau als veraltet gelten; sie sind in Mischbauweise (Stahl-Holz) ausgebaut und erreichen nur Geschwindigkeiten, mit denen sie sogar den deutschen Kampfflugzeugen Ju 88 oder He 111 unterlegen sind. Neuzeitlichere und bessere Jagdflugzeuge, wie z. B. die Muster I-26, I-153 oder I-180, bilden nur vereinzelt die Ausstattung von Jagdverbänden. Auch diese Baumuster reichen an die Leistungen der deutschen Me 109 nicht heran.

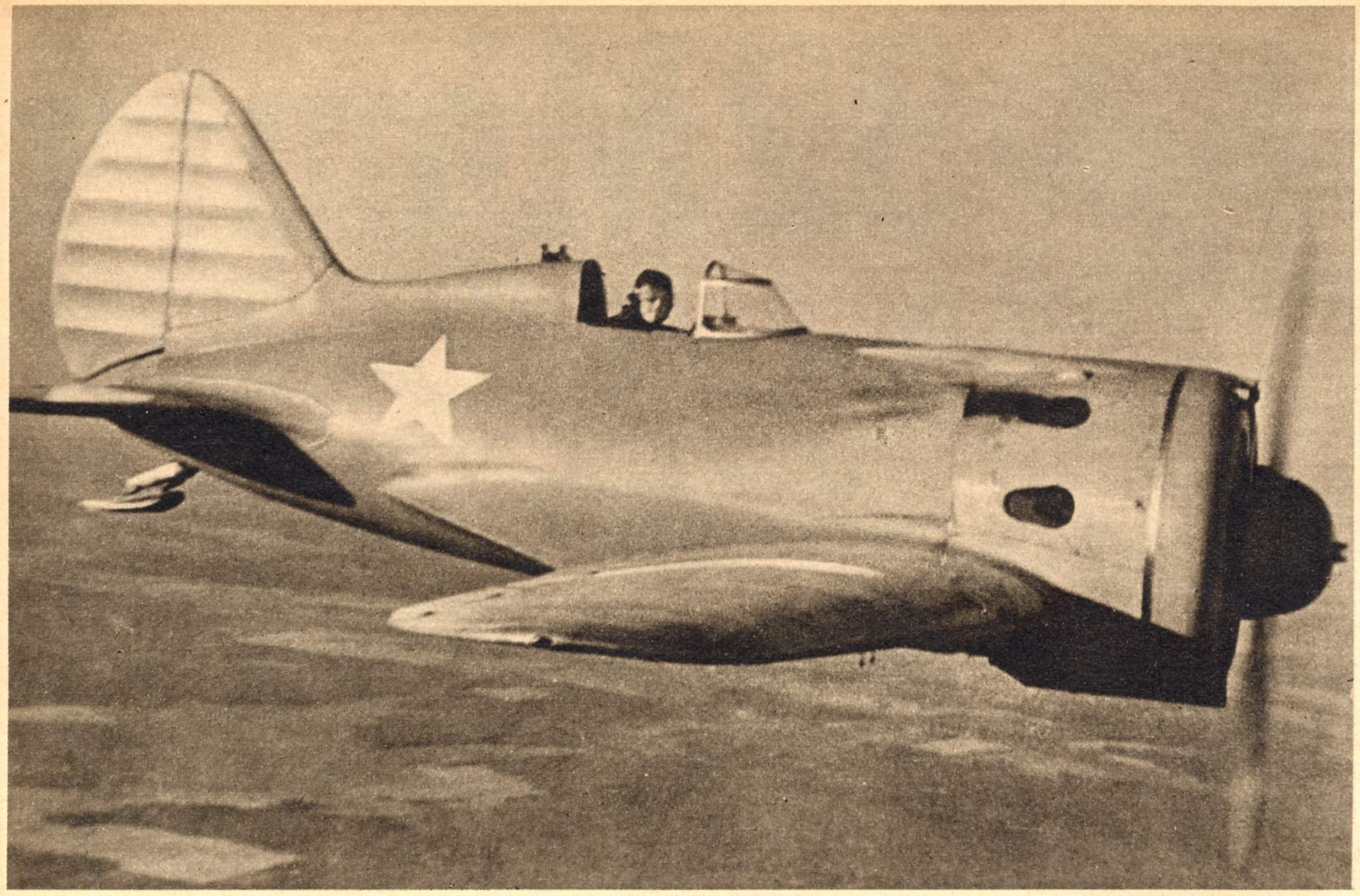
Die zahlenmäßige Stärke der sowjetischen Luftarmee ist erkauft worden durch Beibehaltung teilweise veralteter Flugzeugbestände. Das bedingt jedoch noch nicht, daß die deutsche Luftwaffe oder die vorrückenden Heeresverbände einer feindlichen Gegenwirkung aus der Luft überhaupt nicht ausgesetzt sind. Denn selbstverständlich lassen sich auch mit älteren Flugzeugen Bombenangriffe auf die verschiedensten Ziele durchführen. Im



Kampfflugzeug SB-2, der sogenannte Martin-Bomber, mit zwei Motoren zu je 860 PS, drei Mann Besatzung, drei bewegliche MGs, Bombenlast 600 bis 900 kg, Höchstgeschwindigkeit 420 km-h



Kampfflugzeug DB-3 mit zwei Motoren, zu je 950 PS, drei bis vier Mann Besatzung, drei bewegliche MGs, Bombenlast 1000 bis 3500 kg, Höchstgeschwindigkeit 440 km-h



auf den Flugplätzen eingetretenen Verluste waren außergewöhnlich hoch. Hierzu hatte auch die technische Unvollkommenheit der Boden-Organisation mit beigetragen. Als Beispiel hierfür mag nur erwähnt werden, daß viele Flugzeuge auf sowjetischen Häfen keinen Anlasser besaßen, also auf fremde Starthilfe angewiesen waren und demgemäß nicht einmal rechtzeitig zur Abwehr starten konnten.

In den Luftkämpfen an der Ostfront hat die deutsche Luftwaffe ihre ganze Überlegenheit bewiesen und von der ersten Stunde an die eindeutige Luftherrschaft besessen. Hierzu befähigte sie die aus vielen harten Einsätzen seit 1939 gewonnene große Kampferfahrung und Überlegenheit ihrer Flugzeuge. Was der sowjetrussische Luftgegner mehr besaß an Zahl, das besitzt der deutsche Flieger mehr an Können, Einsatzfreudigkeit und Erfahrung.

R. S.

Links: Jagdeinsitzer J-16, die sogenannte „Rata" mit einem Motor von 750 PS, vier MGs, Höchstgeschwindigkeit 430 km-h

Unten: Jagdeinsitzer J-17 (Z. K. B. 19) mit einem Motor von 860 PS, vier MGs, Höchstgeschwindigkeit 490 km-h

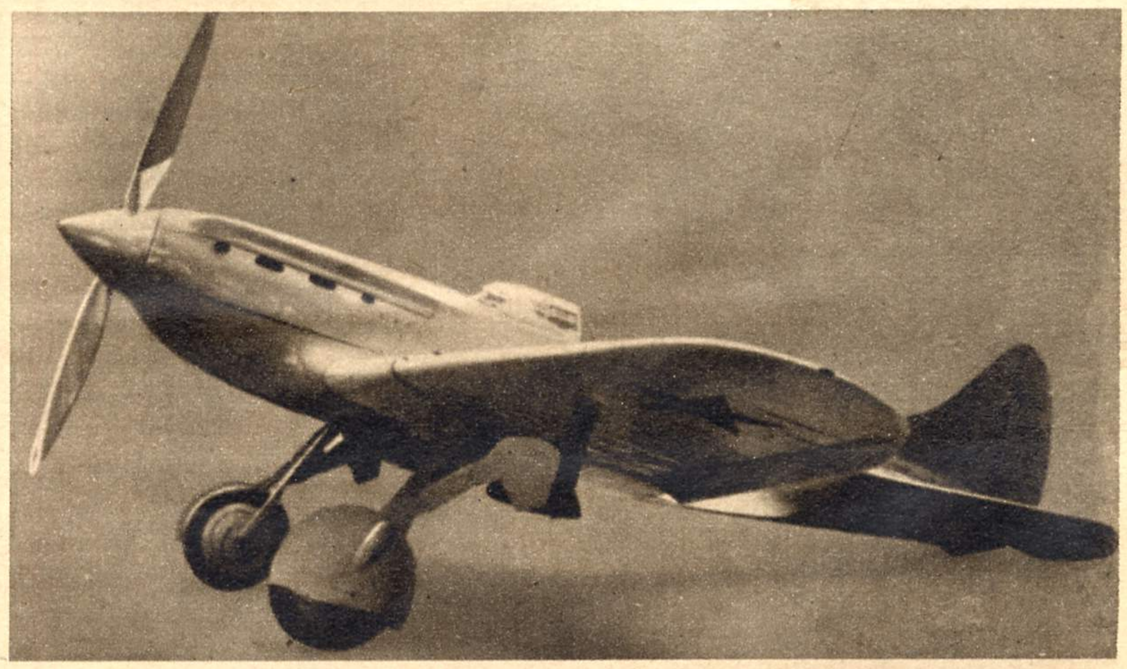
Luftkampf Mann gegen Mann freilich zieht der Sowjet-Gegner meist schnell den Kürzeren, zumal ihm die große Kampferfahrung des deutschen Fliegers fehlt.

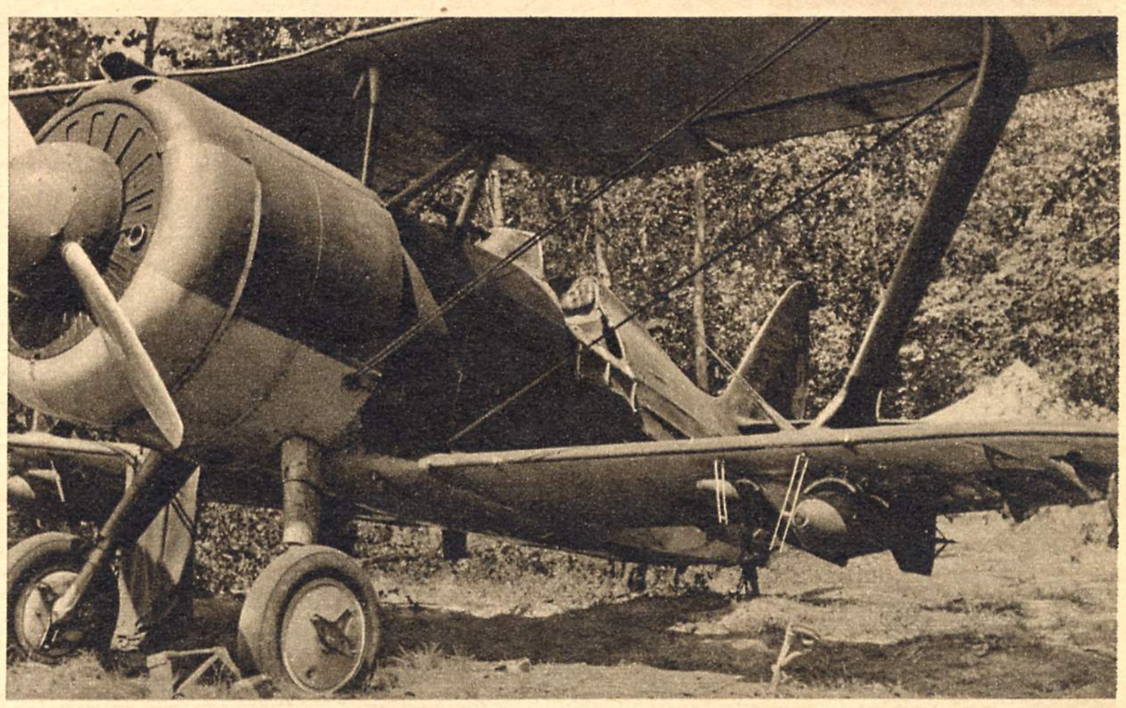
Die Sowjets sind stets auf ihre Luftstreitkräfte und die Leistungen ihrer Luftfahrtindustrie sehr stolz gewesen, allerdings, wie sich heute herausgestellt hat, nicht ganz mit recht. Gegen jedes europäische Land wäre die von Moskau aufgebaute Luftwaffe eine furchtbare Waffe gewesen, aber nicht gegen das neue Deutschland, das sich in wenigen Jahren die beste Luftwaffe der Welt geschaffen hat. Die Sowjet-Luftarmee ist stets ein echtes Kind des Bolschewismus geblieben: Gewaltig an Zahl, aber mittelmäßig an Leistungsfähigkeit.

Am eindringlichsten hat sich dies stets in der Luftfahrtindustrie gezeigt, wo zwar eine große Fertigung, aber selten eine eigene schöpferische Leistung erreicht wurde. Während überall der Flugzeugbau unlösbar mit den Namen genialer Konstrukteure verknüpft ist, blieb die sowjetische Luftfahrtindustrie ein seelenloses Gebilde, in dem Flugzeug- und Motorenwerke buchstäblich nur Nummern trugen. Die Unfähigkeit zu eigener schöpferischer Leistung führte weitgehend zu dem Verfahren, ausländische Flugzeugmuster für den Lizenzbau zu erwerben. Aber selbst hierfür reichte meist die technische Ausstattung der Betriebe nicht aus, so daß das Enderzeugnis abgeändert, aber keineswegs verbessert aus der Großfertigung kam. Trotz technischer Hilfeleistung der führenden Luftfahrtnationen sind die Sowjets im Flugzeug- und Motorenbau stets einige Jahre hinter dem allgemeinen Stand der Luftfahrttechnik zurückgeblieben. Der einzige Konstrukteur, dessen Leistungen auch außerhalb der Sowjetunion Beachtung fanden, A. N. Tupolew, wurde vor einigen Jahren „liquidiert". Die meisten anderen Flugzeugbauer begnügten sich aber mit dem mehr oder minder rechtmäßigen Nachbau ausländischer Vorbilder.

Nicht viel besser ist der Eindruck, den die Fähigkeiten des fliegenden Personals der sowjetischen Luftstreitkräfte hervorrufen. Während in allen Staaten, die über eine Luftwaffe verfügen, an den Flieger die höchsten Ansprüche auch hinsichtlich Intelligenz gestellt werden, scheint in den UdSSR ein gewisser Grad von handwerklichem Können bereits zu genügen. Im übrigen ist die Mehrheit des fliegenden Personals weit von jener Intelligenz- und Bildungsstufe entfernt, die für die Durchführung selbständiger fliegerischer Aufgaben erforderlich ist.

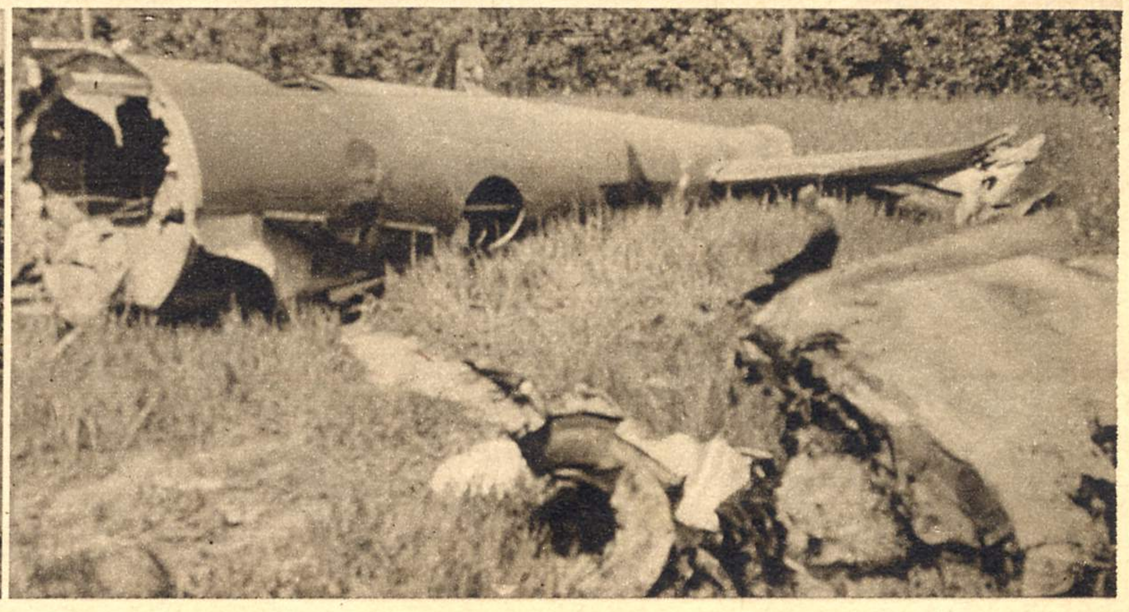
Nach alledem kann es nicht überraschen, daß die sowjetische Luftarmee bereits in den ersten beiden Wochen des Kampfes Verluste erlitten hat, wie sie noch nie zuvor in diesem Kriege auch nur annähernd eingetreten sind. Besonders die durch Zerstörung am Boden





Rechts: Jagdeinsitzer J-15, auch bekannt als Curtiss-Jäger, mit einem Motor von 750 PS, vier MGs, Höchstgeschwindigkeit 390 km-h

Das ist alles, was von dem sowjetischen Jagdeinsitzer übriggeblieben ist, der nicht einmal mehr Zeit zum Start gefunden hat, so schnell waren die deutschen Kampfflugzeuge über dem



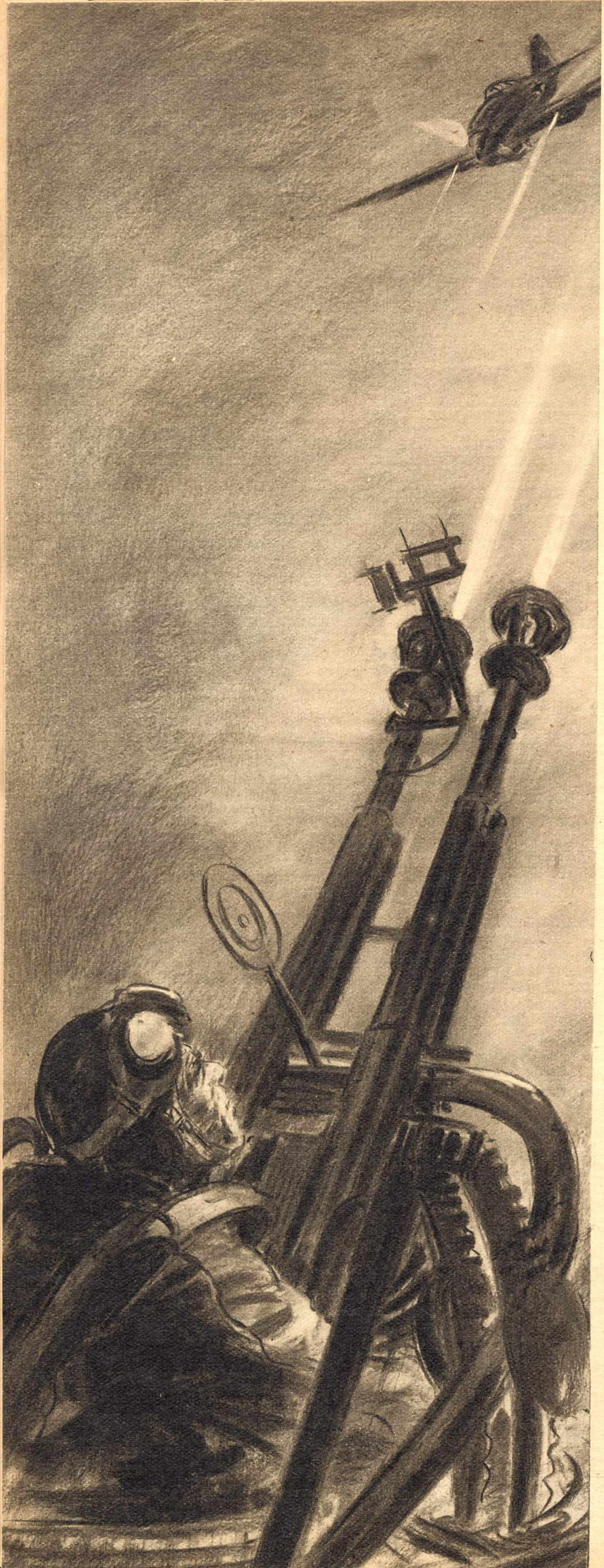
Dieses sowjetische Flugzeug ist hingegen im Luftkampf abgeschossen und völlig auseinandergerissen worden. Überall, wo sich die sowjetischen Flieger

32 Minuten

von den Kameraden getrennt – und was inzwischen geschah...

An dem gewaltigen Kampf, der sich seit Wochen auf dem östlichen Kriegsschauplatz abspielt, hat die Luftwaffe wieder entscheidenden Anteil gehabt. Sie hat dem sowjetischen Gegner gleich zu Beginn so heftige Schläge versetzt, daß der Feind gar nicht erst zur Entfaltung seiner zahlenmäßig gewiß nicht unbedeutenden Luftstreitkräfte gekommen ist. Hinter diesem siegreichen deutschen Kampf um die Luftherrschaft über dem Gebiet der Sowjetunion verbirgt sich eine Fülle kühner Einzeltaten und eines vorbildlichen Angriffsgeistes, der in der Luftwaffe des Großdeutschen Reiches bereits zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Eine von diesen Begebenheiten haben wir von unserem Zeichner Ellgaard darstellen lassen

Zeichnungen PK Ellgaard

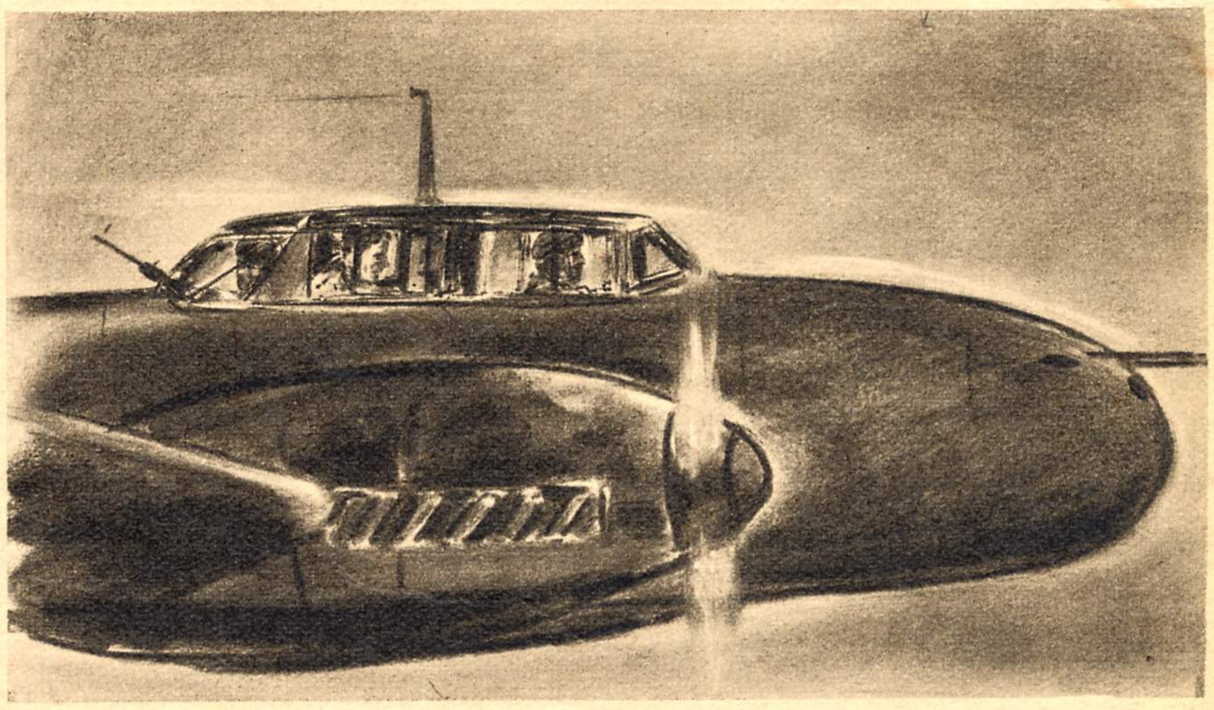


Links: Ein deutscher Jäger greift nach mehreren erfolgreichen Abschüssen, obwohl seine Maschine bereits schwere Treffer erhalten hat, einen weiteren Sowjet-Bomber an. Der gegnerische Heckschütze wehrt sich verzweifelt, aber es hilft ihm nichts, das sowjetische Kampfflugzeug stürzt in die Tiefe. Auch das deutsche Jagdflugzeug kann sich nicht mehr länger oben halten und muß hinter den feindlichen Linien notlanden

Rechts: Der Deutsche, ein Unteroffizier, gerät in die Hände sowjetischer Soldaten, die ihn in brutalster Weise behandeln. In einem günstigen Augenblick, als gerade durch einen Tiefangriff deutscher Zerstörer Verwirrung in den Reihen des Feindes eingetreten ist, reißt sich der Flieger los und versucht zu entkommen. Die Besatzung einer Me 110 hat den Vorgang zufällig aus niedrigster Höhe beobachtet und setzt zur Landung an. Von seinen Peinigern verfolgt, läuft der Deutsche um sein Leben — auf die

Oben: Inzwischen hält der Heckschütze des deutschen Zerstörers mit seinem MG die sowjetischen Verfolger in Schach. Kaum ist der Unteroffizier auf die Me 110 geklettert, da gibt der Flugzeugführer Gas. Zwar versucht einer der Verfolger noch, sich am Leitwerk festklammernd, die zum Start ansetzende Maschine aufzuhalten. Eine MG-Garbe streckt ihn nieder . . .

Unten: Der Gegner ist abgeschüttelt. Der Start zu dritt ist gelungen. Schnell gewinnt der Zerstörer an Höhe. Oben hat man sich mit dem auf so seltsame Weise an Bord genommenen „Fluggast" verständigt und beschlossen, ihn auf seinem in der Nähe gelegenen Feldflughafen abzusetzen. Das Ziel ist bald ausgemacht, und nach kurzer Zeit landet die Me 110



Der Unteroffizier springt aus der Maschine und verabschiedet sich von seinen beiden Rettern. Der Zerstörer hat bereits vom Boden abgesetzt, als der von den Kameraden schon vermißt Geglaubte vor dem Unterkunftszelt freudig begrüßt wird. Nur 32 Minuten hatte der ganze Zwischenfall gedauert, der so leicht ganz anders hätte auslaufen können

UdSSR

Links: Typen sowjetischer Gefangener. Die Bild veranschaulicht eindringlich das Völkergemis in der Sowjetunion

Aufnahmen:
PK Etzold, PK Reimers, PK Rössler, PK Ullrich (sämtl. Scherl), Archiv ADLER (1), Scherl (5)
Kartenzeichnung: Eigener

Ukrainisches Bauernmädchen in Nationaltrach Die Ukrainer sind eine selbständige Volk gruppe mit stark ausgeprägtem Kulturbewußtse

Als unsere Soldaten Ende Juni die Grenzen der Sowjetunion überschritten und nach den ersten siegreichen Kämpfen die langen Kolonnen der Kriegsgefangenen vorüberziehen sahen, da packte manchen der deutschen Männer die Verwunderung. Das also sind Russen? So sehen sie aus? Es waren nicht die vielfach schlechten Uniformen und das Kunterbunt in Bewaffnung und Ausrüstung der in die Gefangenschaft Marschierenden, was unsere Soldaten im ersten Augenblick solcher Begegnungen in Erstaunen versetzte, sondern es waren die Gesichter und Gestalten der Gefangenen. Manchmal mußte der Eindruck entstehen, als ob die sowjetischen Machthaber Musterkollektionen aus ein paar Dutzend Völkerschaften zu Regimentern und Divisionen zusammengestellt hätten: so buntscheckig erschienen die erdfarbenen Kolonnen der gefangenen Rotarmisten. Da stand der hünenhafte blonde Soldat neben dem kleinen schwarzhaarigen, der schlitzäugige neben dem zwergenhaften Rundkopf, der Mann mit dem schmalen Gesicht neben dem Soldaten mongolischer Prägung. Der deutsche Soldat sah und fühlte sofort — heute wundert er sich nicht mehr darüber —, daß hier im Osten nicht ein Volk, eine Nation gegen ihn angetreten war, sondern ein unübersehbares Völkergemisch, ein Wirrwarr aus Rassen, Typen, Völkern, Nationen. Und dann erinnerte sich der deutsche Soldat vielleicht seiner Schulzeit, in der ihm gesagt worden war, daß sich die Bevölkerung Rußlands aus vielen, vielen verschiedenen Volksstämmen zusammensetzte. Hier, in Rußland selbst, angesichts geschlagener und zerschlagener Armeen, fand jene bescheidene Schulweisheit ihre Bestätigung.

Dennoch gehen in diesem Punkt die Auffassungen der Gelehrten noch immer stark auseinander. Es herrscht nämlich noch keine Klarheit darüber, ob es in der Sowjetunion 85 oder 119 oder 200 verschiedene Nationalitäten gibt, und genau so ungeklärt ist die andere Frage, ob es im Reich der Sowjets 47 oder 76 oder 150 verschiedene Sprachen gibt. In diesen Zahlen liegt keine Übertreibung. Denn selbst nach der sowjetamtlichen Statistik gibt es in der Sowjetunion 41 verschiedene Völker mit je mehr als 100 000 Köpfen, 11 weitere Völker mit je 50 000 bis 100 000 Angehörigen und dazu noch einmal 36 Völker mit weniger als 50 000 Köpfen, die in der Union leben. Das wären allein schon 88 eingestandene Nationalitäten, die alle von einer einzigen Grenze umschlossen und von einem System regiert werden. Aber da die Sowjetstatistik, wie wir noch sehen werden, sich häufig nicht ganz unabsichtlich irrt, und zwar nicht zuungunsten des Regimes, so kann sogar „auf Anhieb" die Zahl der Völker in Sowjetrußland unbedenklich wesentlich höher angenommen werden, als Moskau angibt.

Allerdings wäre, um das vorwegzunehmen, die Annahme verfehlt, als ob es sich bei allen diesen Völkern um festumrissene Nationalitäten mit einem völkischen Selbstbewußtsein handle. Die Geschichte Rußlands ist seit Jahrhunderten ein Kampf der

Zu der Karte ist zu bemerken, daß die we räumige Ausbreitung verschiedener Völk schaften vor allem im asiatischen Teil der UdS nichts über die zahlenmäßige Stärke aussa

Links: Einige Beispiele für das Mosaik der Völkerschaften, die von den Machthabern im Kreml beherrscht werden. Von oben nach unten: Weißruthenischer Bauer, balkarischer Hirtenjunge vom Nord-

Mosaik der Völkerschaften

Nationalitätenpolitik unter den Sowjets

VON ALBERT BRODBECK

Nationalitäten. Es ist schlechterdings unmöglich, von einem „Rußland" gemeinhin zu sprechen. Das war vielleicht einmal, vor vierhundert Jahren, möglich, als das Großfürstentum Moskau politisch, völkisch und kulturell eine Einheit bildete, gestützt allein auf die Russen. Dann aber dehnte sich Rußland immer mehr aus, und immer wieder erfolgten Einbrüche fremder Völkerstämme, Absplitterungen, Rückeroberungen und weitere Gebietserwerbungen auf jede nur denkbare Art. Dieser gewaltige Prozeß, an dessen vorläufigem Ende das Riesenreich stand, das ein Sechstel der Erdfläche einnimmt, läßt sich aber, wenn überhaupt, auf einen ganz klaren Nenner bringen. Die „echten Russen", also die einstigen Moskowiter, behielten die Oberhand über alle übrigen Völker, und sie haben diese Stellung mit allen Mitteln (und dazu gehörte nicht zuletzt brutale Gewalt) zu verteidigen versucht — bis auf den heutigen Tag. Die heutigen Großrussen terrorisieren die übrigen hundert oder zweihundert Nationalitäten genau so wie unter dem Zarismus. In diesem Punkt gipfelt eine der gigantischen inneren Lügen des Sowjetkommunismus, der sich in der übrigen Welt als der Anwalt des Selbstbestimmungsrechts der Völker anbietet. Im Reich des Bolschewismus gibt es kein Selbstbestimmungsrecht einer Nationalitätengruppe, und sei sie noch so groß und geschlossen.

Mit Hilfe der Statistik hat die herrschende Nationalität der Großrussen gerade unter dem Sowjetsystem ihren Machtanspruch zu begründen versucht. Aber es ist eine merkwürdige Sache um die sowjetische Statistik. Noch weiß kein Mensch genau, wie groß die Bevölkerung der Sowjetunion ist. Bei der Volkszählung von 1926 wurden 147 Millionen gezählt. Eine Volkszählung im Jahr 1937 wurde annulliert und ihr Leiter verhaftet, weil das Ergebnis nicht den Erwartungen der Moskauer Regierung entsprach. Es sollte wohl nicht sichtbar werden, daß unter dem Sowjetregime Hunderttausende erschossen worden waren und Millionen buchstäblich verhungert waren. Noch während die Volkszählung von 1939 lief, gab Moskau das Ergebnis mit 186 Millionen an. Nachher wurde das amtliche Ergebnis auf 170 Millionen berichtigt. Die wirkliche Höhe der Bevölkerungsziffer in der Sowjetunion liegt aber wahrscheinlich zwischen 120 und 145 Millionen und damit unter dem Stand vor dem Weltkrieg. Moskau hat vor zwei Jahren angeblich 109 Millionen Großrussen ermittelt und damit beweisen wollen, daß das Großrussentum einen überragenden Anteil an der Völkerfamilie der Sowjetunion besitze. In Wirklichkeit liegen die Dinge ganz anders. Nach der Volkszählung von 1926 gibt es 77 Millionen Großrussen = 52,8 v. H. der Gesamtbevölkerung. Dann folgen die Ukrainer mit 31 Millionen = 21,2 v. H. An dritter Stelle folgen die Weißruthenen mit rund 5 Millionen. Kasaken und Usbeken zählten damals je rund 4 Millionen, die Tataren 3, die Georgier 1,8 Millionen. Stärker als eine Million waren die Türken, Armenier, Mordwinen, Tschuwaschen, Tadschiken, und mehr als eine halbe Million Köpfe zählten die Turkmenen, Polen, Kirgisen, Baschkiren und Udmurts. Aber damit sind die größeren Völker noch längst nicht erschöpft. Im Norden wohnen die Finnen und Suomi und noch weiter nördlich die Karelier. Auf der Halbinsel Kola bilden die Lappen und in der nördlichen Tundra die Samojeden starke Volkstumsgruppen. Im Norden des asiatischen Rußland sind die

Fortsetzung auf Seite 167

Großrussischer Bauer auf dem Marsch durch die weite Steppe. Das Großrussentum, das sich seit je gern als das „Herrschervolk" und als Träger der moskowitischen Überlieferungen empfunden hat, umfaßt wenig mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung der Sowjetunion

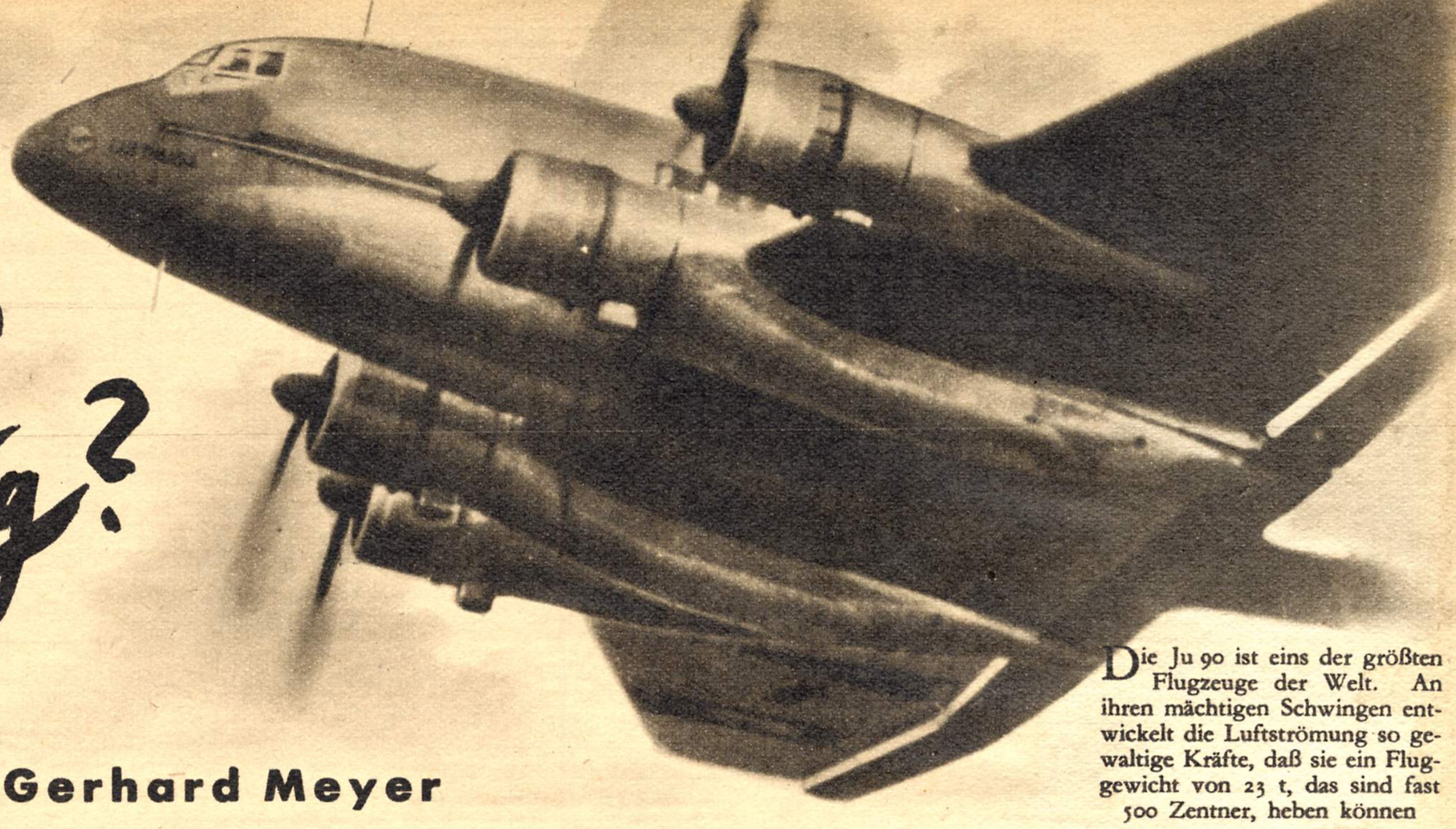
Aufnahme Luftwaffe

ALEXANDRIA

Angriffsziel der Deutschen Luftwaffe

Seitdem deutsche Kampfflugzeuge in der Nacht zum 5. Juni nach der Eroberung Kretas zum ersten Male von ihren neugewonnenen Stützpunkten den Hafen von Alexandrien angegriffen haben, hat dieser wichtigste Stützpunkt der britischen Flotte im östlichen Mittelmeer einen Bombenangriff nach dem andern erlebt. Das Hauptgewicht dieser Angriffe lag auf dem Kriegshafen, den Bahnanlagen und den für die Brennstoffversorgung der britischen Flotte lebenswichtigen Öllagern, in denen durch Bombenabwürfe bedeutende Zerstörungen angerichtet wurden. Der weithin leuchtende Schein der Brandfackeln über diesem britischen Stützpunkt in Ägypten hat bewiesen, daß die deutsche Luftwaffe wirksam zugeschlagen hat. Unser Luftbild, eine besonders gute Leistung deutscher Aufklärer, vermittelt einen anschaulichen Überblick über den Westhafen Alexandriens, die britische Flottenbasis. Es wimmelt in dem von einer langgestreckten Mole gegen das offene Meer abgegrenzten und geschützten Hafenbecken von Schiffseinheiten, so daß man an einen wohlgefüllten Fischteich erinnert wird.

Warum fliegt ein Flugzeug?



Die Ju 90 ist eins der größten Flugzeuge der Welt. An ihren mächtigen Schwingen entwickelt die Luftströmung so gewaltige Kräfte, daß sie ein Fluggewicht von 23 t, das sind fast 500 Zentner, heben können

von Gerhard Meyer

Immer wieder staunte der Soldat Mertens. Wenn die schweren Transportflugzeuge sich über die Felder hoben und träge in die Flugrichtung einkurvten, wenn sie so niedrig über ihn hinwegzogen, daß sein ganzer Körper im betäubenden Dröhnen der Motoren erzitterte, dann packte es ihn immer von neuem, jenes unbändige, fassungslose Staunen: „Deubel noch eins", dachte er und kraulte sich, während er den in die Ferne entschwindenden Metallvögeln nachsah, den Kopf: „Zweihundert Zentner! n' janzer Jüterwagen! Und det fliecht da durch de Luft, als wenn't nischt wär'! Det wer 'ck nie begreifen!" Und er rollt den dünnen Gummischlauch ein, durch den er den Riesen eben noch Luft in die dick geplusterten Ballonreifen gepumpt hat, und zieht tiefsinnig mit seinem Karren den Hallen zu.

Man kann es dem Soldaten Mertens nicht übelnehmen. Was ihm nicht so recht in den Kopf will, das hat die ganze Menschheit ein paar Jahrtausende lang nicht begriffen. Sie hielt das Fliegen für eine besondere Gabe, die Gott den Vögeln verliehen hatte. Lästerung wäre es, diese Gabe für den Menschen auch nur zu erstreben, denn das käme einem Umsturz der von Gott geschaffenen Weltordnung gleich.

Aber kann es nicht ohne die Revolte gegen die göttliche Ordnung gehen? Heißt es nicht den Sinn dieser Ordnung erst erfüllen, wenn man alle Möglichkeiten, die in ihr schlummern, erkennen und dadurch eine immer tiefere Einsicht in den wunderbaren Bau des Alls gewinnen will? Als diese Überzeugung sich durchzusetzen begann, stieg das Zeitalter der Technik herauf. Das Fliegen konnte dem Menschen nun nicht mehr als eine Gnade Gottes, sondern nur noch als eine Fähigkeit erscheinen, die jedem offenstand, der seine Kräfte richtig anzuwenden wußte.

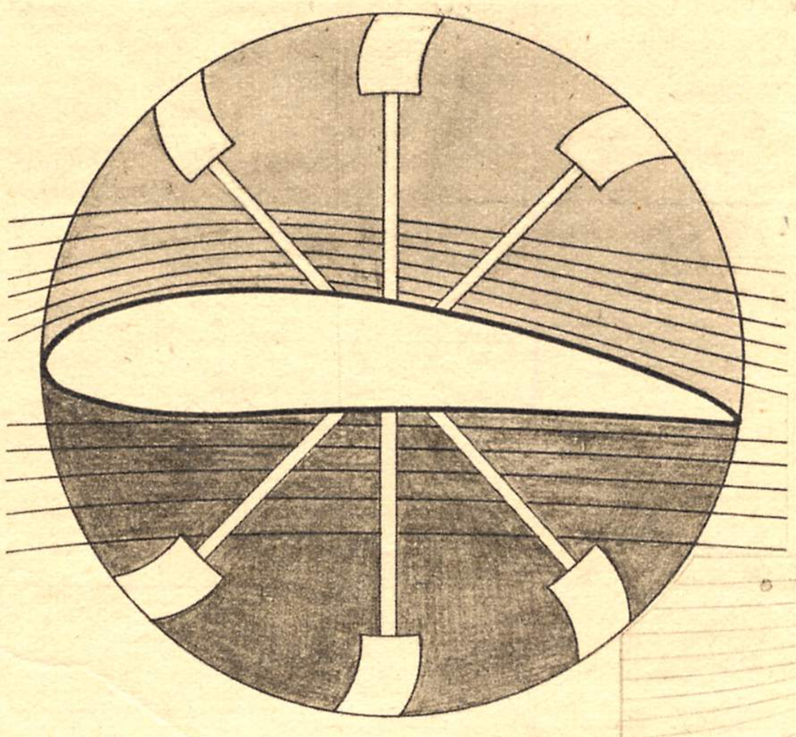
Der erste Mensch, der so dachte, war Leonardo da Vinci. Ihm gelang eine ungeheure Entdeckung, für die die Menschheit aber erst nach Jahrhunderten reif wurde, denn ihm wurde bewußt, daß die Vögel nicht nur fliegen, wenn sie mit den Flügeln schlagen, sondern auch, wenn sie mit weitgebreiteten Schwingen über den Bergen segeln. Nicht die Flügel aus Gänsefedern und das kräftige Auf- und Niederschlagen, sondern die Kenntnis der Kraft, die den Vogel auch mit ruhenden Schwingen trug, war also wichtig. Und so erfand und zeichnete Leonardo da Vinci aus richtigen Ahnungen und Beobachtungen heraus in einer spielerischen Laune den Hubschrauber oder die Luftschraube.

Die Kraft mußte erkannt werden, die in der Luft ruht! Schon im Jahre 1807 hatte sie der deutsche Mechanikus Degen am Schopfe gepackt. Aber auch er glaubte sie nur mit auf- und niederschlagenden Flügeln wecken zu können, und so schlug er sich mit seinem Flügelpaar wohl an die 16 Meter hoch bis an die Decke des großen Saales der Wiener Universität hinan (allerdings benutzte er dabei auch noch ein 40 Pfund schweres Gegengewicht). Weitere achtzig Jahre später trat Otto Lilienthal in die Fußtapfen Leonardos, indem er die geheimnisvolle tragende Kraft an der ausgebreiteten Fläche suchte und damit alle früheren tastenden Flugversuche zum für die Menschheit glücklichen, für ihn selbst leider so tieftraurigen Ende führte.

Die Kraft war gefunden. Und Otto Lilienthal wies auch den ersten Weg zu einer Erklärung. Seine Versuche hatten bereits gezeigt, daß die hebende Kraft an gewölbten Flügeln viel stärker ist als an ebenen Flächen, die bis dahin von den — damals allerdings noch verhinderten — Fliegern benutzt wurden.

Damit war das Fliegen der Sphäre des Wunderbaren entrissen. Nicht Gottes Atem, sondern die Luft trug die Vögel. Der Umsturz war vollzogen, ohne daß aber die Gesetze der göttlichen Ordnung in die leiseste Erschütterung geraten wären. Doch welche Fülle von falschen Vorstellungen, welch ein Irrgarten von Trugschlüssen war noch zu durchschreiten, ehe die Kraft so kunstvoll gesteigert werden konnte, daß sie, wie der Soldat Mertens es sieht, einen ganzen Güterwagen in die Luft heben konnte.

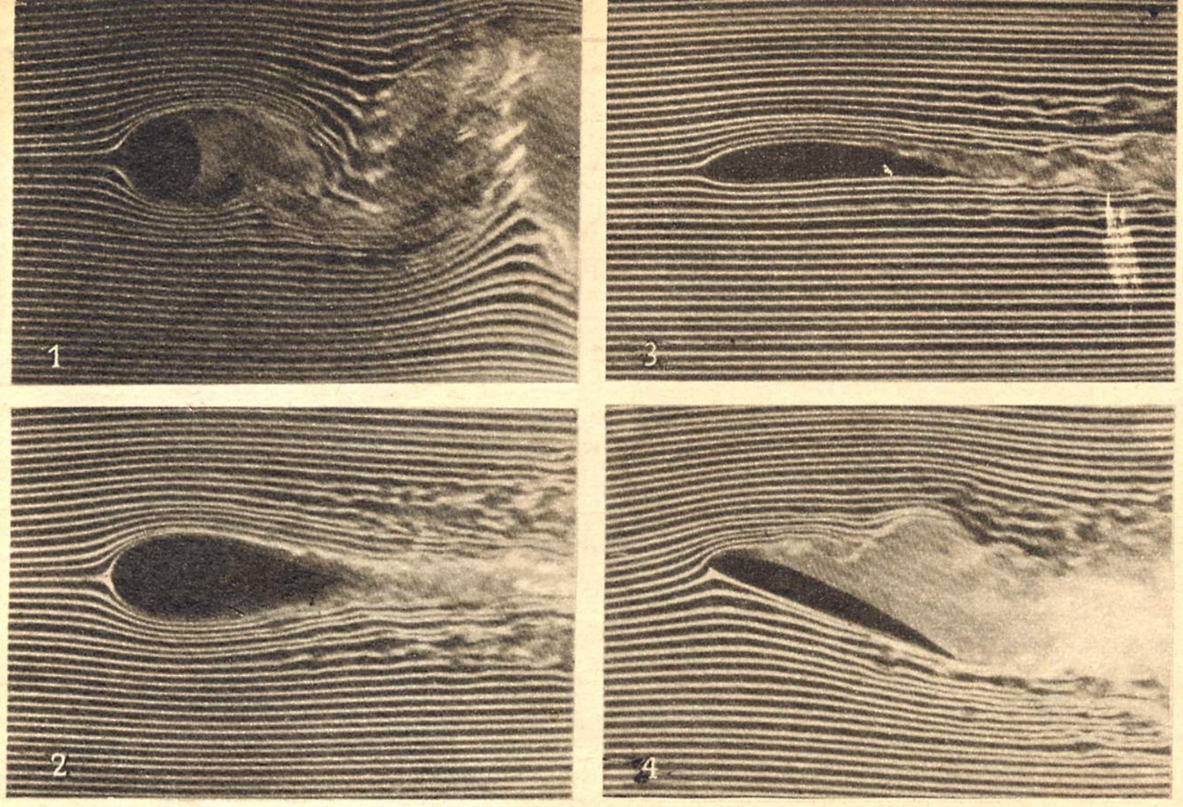
Die Flügel unserer heutigen Flugzeuge sind nicht mehr eben, aber auch nicht einfach gewölbt, wie Lilienthal es vorschlug. Sie sind eigentlich überhaupt keine Flächen mehr, sondern mächtige Hohlkörper, so dick und bauchig, daß in ihnen schon ganze Kabinen untergebracht wurden. Das alles deutet darauf hin, daß wir heute die Vorgänge, die das Flugzeug heben, aus einer etwas anderen Perspektive betrachten.



Die ersten Flieger, die mehr ans Fliegen als ans Grübeln dachten, hatten sich vorgestellt, daß die Luft von unten gegen den schrägstehenden Flügel drücke und das Flugzeug so in die Höhe presse. Wenn das stimmt, dann müßte der gewaltige hebende Druck an der Flügelunterseite sich auch messen lassen. Unversehens sind wir damit an eine Aufgabe geraten, die tatsächlich einmal von einem der ersten Luftfahrtforscher gelöst werden mußte. Während draußen die Motoren trommeln und Flugzeuge brausend über den Himmel ziehen, umfängt uns nun die Stille des Forschungsraums, in der die Gedanken und Beobachtungen dem geheimsten Grunde der Dinge nachspüren. In die Flügelunterseite bohren wir eine Reihe feiner Löcher und führen von ihnen aus Schläuche an eine Reihe von Druckstandgläsern, vielleicht an ein paar der bekannten Quecksilberbarometer. Wir messen den Luftdruck. Er beträgt 760 mm Quecksilbersäule. Und nun blasen wir die Luft gegen den Flügel. Die unsichtbare Strömung rauscht heran, umspült den Flügel, als ziehe er draußen durch den freien Luftraum, und ein Blick auf unsere Druckstandgläser zeigt, daß die ersten Flieger anscheinend recht hatten. Der Druck unter dem Flügel ist auf 761 mm Quecksilber gestiegen. Beim Fliegen bildet sich ein starker Druck an der Flügelunterseite aus, der aber, wie eine einfache Rechnung beweist, viel zu schwach ist, um das Flugzeug schwebend zu halten.

Hinter allen Strömungsvorgängen am Flügel steht eine unsichtbare Macht, die Zirkulation. Wenn um einen Flügel ein Schaufelrad kreisen würde, dessen Mittelpunkt gerade in der Mitte des Flügelschnitts liegt, dann müßte es die Luft mit sich reißen (die Schaufeln sollen dabei an der Flügeloberseite in Richtung von der Vorderkante zur Hinterkante laufen). Bewegt sich der Flügel nun voran, dann wird die Luft um ihn von zwei Bewegungen und zwei Geschwindigkeiten erfaßt, der Strömung geradeaus am Flügel entlang und der Kreisbewegung oder Zirkulation um den Flügel herum. Beide Bewegungen ergänzen sich. Oben kommt die Kreisströmung zur Geradeausströmung hinzu, also muß die Luft dort oben schneller über den Flügel hinwegzischen, unten treibt der Kreislauf dem Geradeausstrom entgegen, also muß die Luft dort langsamer werden. Nach einem von dem italienischen Physiker Bernoulli entdeckten Gesetz herrscht aber da, wo eine Strömung schneller fließt, ein Unterdruck, wo sie langsamer strömt, jedoch ein Überdruck, beides hebende Kräfte, die sich ergänzen und den Flügel nach oben treiben. — Die Zirkulation wird in Wirklichkeit nicht von einem Schaufelrad, sondern nach dem Gesetz von Aktion und Reaktion durch den „Anfahrwirbel" ausgelöst, der beim Anfahren von der Flügelhinterkante abschwimmt und sich nach oben

Nun tun wir ein übriges. Auch an der Oberseite des Flügels könnte man messen, was der Luftdruck dort so treibt. Wir benutzen das gleiche Bündel von Druckmeßröhrchen. Wieder pfeift der Luftstrom über den Flügel, und . . . jetzt gehen uns die Augen über. Eben noch stand die Flüssigkeitssäule auf 760 mm, jetzt fällt sie ab und bleibt auf 757 mm stehen. Dort oben über dem Flügel hat sich also etwas Verblüffendes vollzogen, von dem die ersten Flieger nichts ahnten. Der Luftdruck blieb nicht gleich, er fiel ab, und es herrscht nun ein Unterdruck, der viel größer, in diesem Falle dreimal so groß ist wie der Überdruck, der von der Flügelunterseite her wirkt. Von unten also Druck, von oben dagegen der mächtige Sog. Beide Erscheinungen verkörpern gewissermaßen den Drang nach oben, dem das Flugzeug so erfolgreich huldigt, und vereinen ihre Anstrengungen zu jener unwiderstehlichen Kraftwirkung, die einen „janzen Jüterwagen" in die Luft heben kann.



Im Rauchwindkanal werden feine Rauchfäden gegen die eingehängten Körper geblasen, so daß man den Verlauf der Strömung klar erkennen kann. Wo die Stromfäden über dem Körper dichter zusammenlaufen, fließt die Strömung schneller, und es entsteht ein Unterdruck. Am Stromlinienkörper (Bild 2) drängen sie sich z. B. oben und unten gleichmäßig zusammen, so daß kein Auftrieb entstehen kann, denn Unterdruck oben und unten hebt sich auf. Am Tragflügel dagegen (Bild 3) sind die Stromlinien nur an der Oberseite dichter, so daß der entstehende Unterdruck als hebender Sog, d. h. als Auftrieb, wirkt. Ist der Tragflügel zu steil angestellt (Bild 4), dann strudeln hinter ihm Wirbel auf, ähnlich wie hinter dem Zylinder (Bild 1), die den Auftrieb vernichten

Das ist eine höchst befriedigende Erklärung des Fliegens. Wir wissen nun, daß der „Auftrieb", jene Kraft, an deren Bändigung Hunderte kühner und wissensdurstiger Männer ihr Leben setzten, nichts anderes ist als der Unterdruck oder Sog, der den Flügel in die Höhe saugt, und der leichte Druck, der von unten her nachhilft, und können uns beruhigt im Lichte unseres Wissens sonnen.

Dennoch bleibt da etwas dunkel. Was hier an dem im Luftstrom schwankenden Flügel geschieht, ist so ungewöhnlich, es steht so weit jenseits unserer täglichen Erfahrungswelt, daß es ein Menschenhirn aus der bloßen Kraft seines Vorstellungsvermögens heraus nie geahnt hätte. Es muß auch heute noch als schwarze Magie erscheinen. Denn warum bildet sich ein Soggebiet über dem Flügel? Wieso fliegen wir mehr mit diesem Sog als mit dem so natürlichen und verständlichen Druck, der von unten her wirkt?

Jetzt erst beginnt der wahre Gang in die Geheimnisse der Naturgesetze hinein. Nun erst, da wir uns fragen: „Wie ist das möglich?" verlassen wir die Welt, in der Flugzeuge sich an einem blauen Himmel tummeln, und tauchen in die gespenstische Sphäre des Abstrakten ein, in der die Dinge und Erscheinungen in ihren feinsten Bausteinen erkennbar werden. Einer dieser Bausteine des Weltgeschehens ist zum Beispiel das Gesetz von Bernoulli.

Wir stellen uns eine Strömung vor, Luft, Wasser, Öl oder Milch, das bleibt sich ganz gleich. Überall wird dieser Strom, der keine Wände und keine Grenzen haben soll, gleichmäßig, gelassen in sich ruhend, dahintreiben. An keiner Stelle kann er schneller oder langsamer werden, denn jedes Flüssigkeitsteilchen, das vielleicht langsamer fließen will, wird sofort von seinen Nachbarn weitergestoßen, und Teile, die nach schnellerer Gangart streben, werden sofort von ihren gemächlicher schreitenden Vorgängern abgebremst. So herrscht in dieser ganzen Masse aufeinandergedrückter Teilchen, die sich voranbewegt, wie eine breite Menschenschlange sich vielleicht durch einen Tunnel drückt, überall der gleiche Druck. Sollte die Bewegung aber doch an einer Stelle stocken oder rascher voranschießen, dann muß irgendeine Störung aufgetreten sein, der Druck kann nicht mehr gleich geblieben sein, sondern er muß sich an dieser Stelle gelockert oder verstärkt haben.

Und nun führt der Weg langsam wieder aus der theoretischen Betrachtung nach oben zur Welt des wirklichen Flugzeugs hinan. Die Luft, die gegen den Flügel bläst, ist ja auch so ein mächtiger, grenzenloser Flüssigkeitsstrom, der aber an zwei Stellen vom Pfad der Tugend abweicht. An diesen beiden Stellen, nämlich an der Ober- und der Unterseite des in die Strömung gehängten Flügels, herrscht, wie unsere Messungen bewiesen, entgegen den naturgesetzlichen Vorschriften nicht der gleiche Druck wie an allen andern Punkten der ungestörten Strömung.

Was heißt das nun? Wieder sehen wir das Bild des Stroms oder besser der Menschenschlange vor uns. Lockert sich das Gedränge plötzlich, gibt es etwas „Luft", dann läuft der einzelne sofort schneller, drücken sich aber die Massen dichter aufeinander, dann schiebt sich die in drangvoll fürchterlicher Enge gepferchte Menschheit in diesem Überdruckgebiet auch nur sehr langsam vorwärts.

So fällt die kühne Folgerung fast von selbst heraus. Über dem Flügel herrschte der geringere Druck, also muß die Strömung auch schneller fließen, unter ihm jedoch staute sich der Überdruck, die Luft muß langsam strömen. Auch hier bestätigt eine einfache Messung die Vermutungen.

Es ist der Menschheit nicht leicht gefallen, sich zu dieser Erkenntnis von der verschiedenen Geschwindigkeit der Luft über und unter dem Flügel durchzuringen und außerdem noch diese schnellere oder langsamere Strömung als die Ursache von hebendem Unterdruck oder Überdruck anzusehen. Dabei brauchte man sich, um diese Erkenntnisse zu gewinnen, mit keinem Schritt aus dem Bereich des Sichtbaren und Meßbaren zu entfernen. — Die letzte Pforte, die das Geheimnis des Fliegens so viele Jahrunderte lang vor dem tastenden Menschen verbarg, ließ sich jedoch durch keine Bilder und keine Messungen aufstoßen. Es blieb dem Geiste allein überlassen, sich aus eigener Einsicht eine Vorstellung darüber zu schaffen, warum eigentlich die Luft über dem Flügel schneller und unter ihm langsamer strömt. Er stieß dabei auf eine Erscheinung, die weder sichtbar noch faßbar ist, sondern die, ähnlich wie der elektrische Strom, ihr Dasein nur durch ihre Wirkungen verrät. Es ist die sogenannte „Zirkulation".

Auf den ersten Blick sagt das Wort „Zirkulation" nicht mehr als die Behauptung: „Es liegt am Mond!" Da alle Vorgänge dem Verstande nur im Gleichnis begreifbar werden — es sei denn, man fasse sie in mathematische Formeln —, so wird auch hier nur ein — diesmal etwas kühnes — Gleichnis helfen können, den Dingen auf den Grund zu kommen.

Es muß also nach einer Möglichkeit gesucht werden, die Strömung über dem Flügel zu beschleunigen und sie unter ihm gleichzeitig zu verzögern. Wie wäre es nun, wenn man um den Flügel herum ein gewaltiges Schaufelrad kreisen ließe, dessen Schaufeln über die ganze Spannweite reichen und dessen Drehachse genau in der Mittellinie des Flügels verläuft? Bewegt sich der Flügel dann voran und wird das Rad gleichzeitig schnell so gedreht, daß die Schaufeln oben von der Flügelvorderkante nach hinten wandern, während sie unten wieder von der Hinterkante zurück nach vorn laufen, dann muß etwas passieren, was uns sehr willkommen ist.

Die Schaufeln nehmen die Luft mit, und so vollführen alle Luftteilchen, die in den Schaufelkreis hineingeraten, nicht mehr eine einzige Bewegung, sie wandern nicht nur, wie der Flügel, allein in gerader Richtung voraus, sondern sie sausen auch noch im Kreise herum. Oben eilen sie gewissermaßen mit dem Strom von vorn nach hinten, die Kreisbewegung muß also der Geradeausgeschwindigkeit zugerechnet werden, dies heißt aber, die Luft strömt schneller. Unten dagegen treiben die Schaufeln die Teilchen gegen den Strom, der ganze Luftstrom muß also langsamer werden. Das aber ist die Erscheinung, die wir beobachtet haben und deren Ursachen wir suchen.

Wenn jetzt eine Zaubermacht die antreibenden Schaufeln plötzlich in nichts auflöst und die Luftströmung sich dennoch immer weiter drehen würde wie ein mächtiger, um den Flügel zirkulierender Wirbel, dann wäre ein Erklärung für den so wichtigen Geschwindigkeitsunterschied über und unter dem Flügel gefunden. Aber wie soll denn so ein dauernd um den Flügel kreisender Wirbel ohne die Schaufeln entstehen und weiter angetrieben werden?

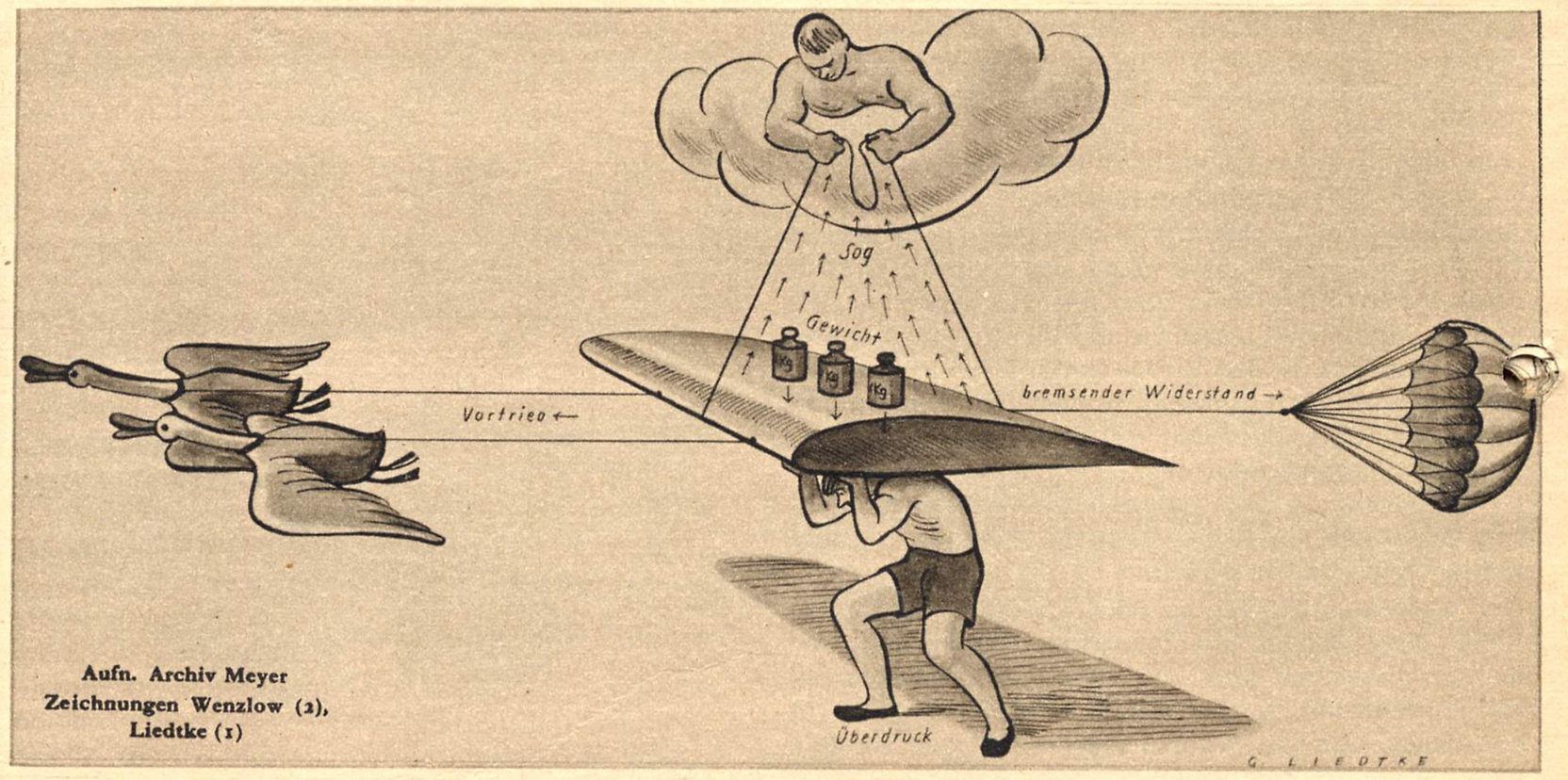
Damit aber stehen wir am Ende des Fragespiels. Denn auch für das Auftreten dieses Wirbels, den noch niemand gesehen hat, da seine und die Hauptbewegung sofort miteinander verschmelzen wie die Grundmetalle einer Legierung ineinander versinken, gibt es eine Erklärung. Der Zirkulationswirbel wird durch die Form des Flügelschnitts ausgelöst, also die Querschnittsform dieses dicken Hohlkörpers, den wir als Flügel bezeichnen.

Die Luft pfeift von der Flügelhinterkante so ungestüm weg, daß sie sich infolge der immer in ihr vorhandenen Reibungen einfach überschlägt. Sie dreht sich dabei in einem schnellen nach oben gerichteten Wirbel herum, der sich sofort beim Anfahren des Flugzeugs bildet und daher der „Anfahrwirbel" heißt. Zuerst befindet er sich dicht an der Flügelhinterkante. Er wandert aber, je schneller das Flugzeug wird, immer weiter zurück, bis er schließlich eine bestimmte Entfernung vom Flugzeug erreicht hat, die er beibehält.

Wenn sich irgendwo ein Wirbel bildet, dann muß auch ein Gegenwirbel entstehen. Dieser Gegenwirbel zum Anfahrwirbel ist aber beim Flugzeug die „Zirkulation", die sich immer in entgegengesetztem Sinne zum Anfahrwirbel dreht.

Damit wäre also die Kette der Ereignisse abgerollt. Was Jahrhunderten verborgen war, hat die heutige Generation entdeckt. Die Romantik abenteuerlicher Phantasien fiel und machte der Realität der nüchternen Tatsachen Platz. Aber nur aus Realitäten wächst die technische Leistung.

Der Soldat Mertens braucht sich nicht mehr zu wundern. Wenn die zweihundert Zentner schweren Riesenflugzeuge starten, dann hebt keine Zauberkraft sie in die Höhe, sondern die Kräfte der Natur greifen viel einfacher, viel schlichter, aber doch nicht ganz so einfach an, wie es aussieht.



Aufn. Archiv Meyer
Zeichnungen Wenzlow (2), Liedtke (1)

Um den Flügel, der das Flugzeug durch die Lüfte trägt, entfaltet sich ein Widerspiel mannigfacher Kräfte. Die Motoren liefern den Vortrieb, den man mit einem Paar Wildgänse vergleichen kann, die den Flügel machtvoll voranreißen. Dabei treten andere Kräfte auf den Plan, die sich nun als Freunde oder Feinde des Fliegens betätigen. Der Flügel liebt — wie jeder Körper — die Ruhe und widersetzt sich der Bewegung, indem er schnell einen weit geblähten Fallschirm aufspannt, den bremsenden Widerstand. Dem Aufstieg steht das Gewicht des Flügels entgegen. Es lastet schwer und träge auf der tragenden Fläche, so daß sie der Überdruck, der sich keuchend von unten dagegenstemmt, nicht heben kann. Er muß erst den Sog zu Hilfe rufen, der den Flügel nun mit einer sanften, aber unwiderstehlichen Gewalt, wie von Engelshänden gezogen, in die Höhe saugt: Das Flugzeug fliegt

DER MUT IST DIE EHRE DES SOLDATEN

OBERSTLEUTNANT GALLAND

OBERSTLEUTNANT MÖLDERS

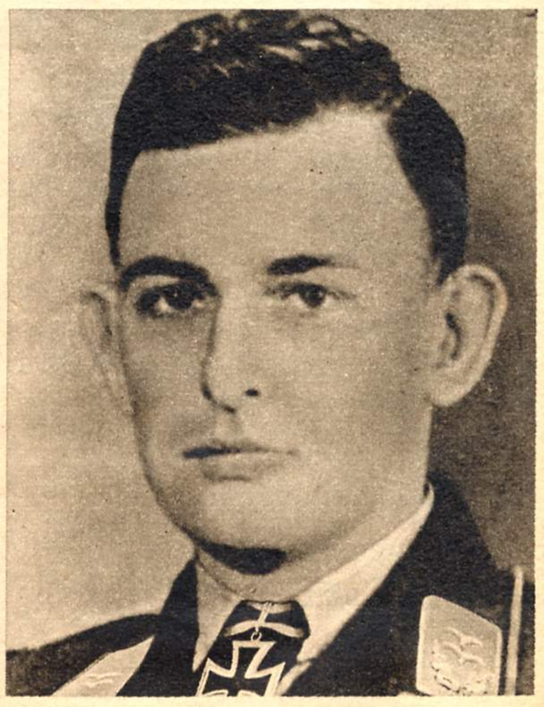
An der Luftschlacht des 21. Juni 1941 hat Oberstleutnant Galland durch hervorragende Führung seines Geschwaders und durch Abschuß von drei Gegnern besonderen Anteil gehabt. Oberstleutnant Mölders schoß am Tage darauf seinen 72. Gegner in der Luft ab. Der Führer hat aus Anlaß dieses heldenhaften Einsatzes beiden Offizieren das von ihm neugestiftete Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen und ihnen ein entsprechendes Glückwunschtelegramm gesandt

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

OBERLEUTNANT FORGATSCH

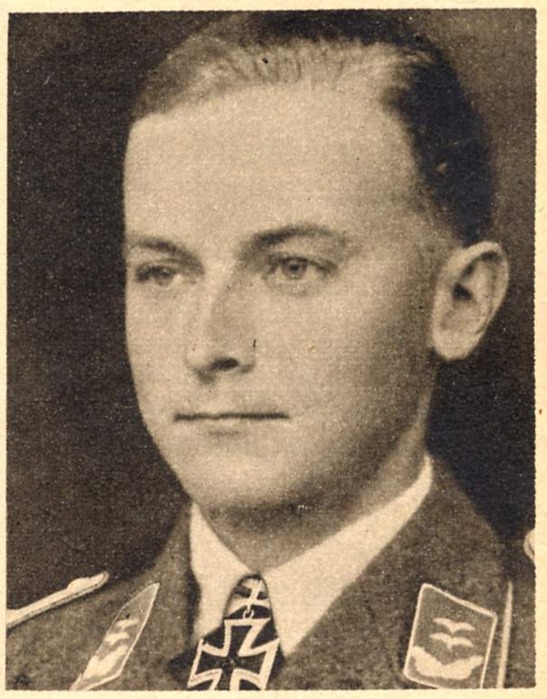
GENERALMAJOR MEINDL

HAUPTMANN v. RETTBERG



OBERLEUTNANT HEIDENREICH

OBERLEUTNANT HOMUTH



OBERLEUTNANT NAUMANN

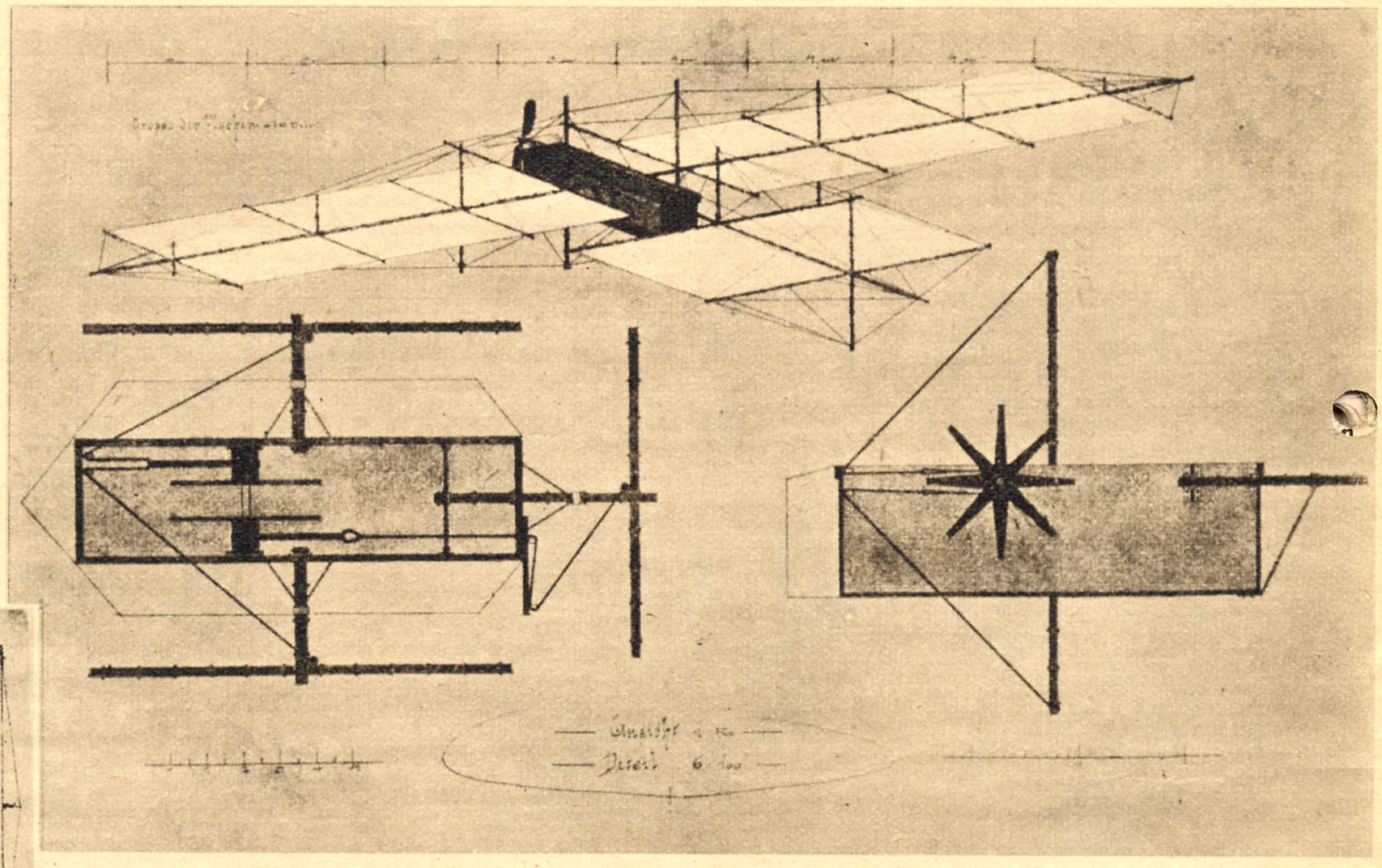
LEUTNANT TEUSEN

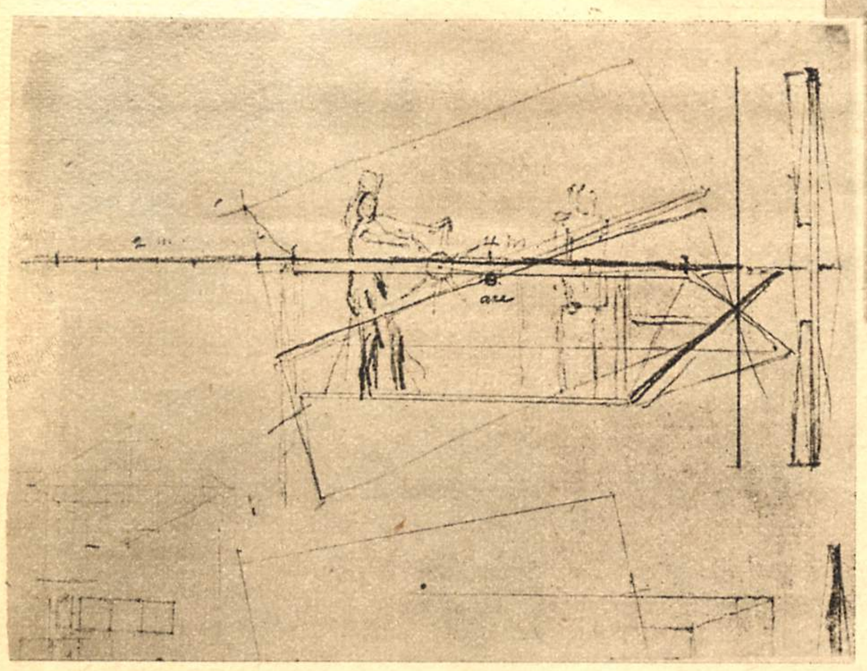
OBERLEUTNANT THIEDE

Generalmajor Meindl, Kommandeur eines Sturmregiments, hatte bei dem Kampf um Kreta den Auftrag, den Flugplatz Malemes zu nehmen. Er sprang als erster seines Regiments ab und leitete im stärksten feindlichen Feuer den Angriff. Sein tapferer persönlicher Einsatz riß sein Regiment vorwärts. Nach längerem Kampf wurde er durch Brustschuß schwer verwundet. — Hauptmann von Rettberg hat als Gruppenkommandeur in einem Zerstörergeschwader in hundert Feindflügen vier Flugzeuge abgeschossen und zwölf am Boden zerstört. Durch seine vorbildliche Einsatzfreudigkeit und seinen persönlichen Schneid hat er hervorragenden Anteil an den erfolgreichen Kämpfen im Südostraum. Bei dem Unternehmen Kreta hat Hauptmann von Rettberg in zahlreichen Tiefangriffen sich neue entscheidende Kriegsverdienste erworben. — Oberleutnant Forgatsch hat sich in 50 Angriffsflügen gegen England als hervorragender Flugzeugführer einer Kampfgruppe ausgezeichnet. Als besondere Waffentaten sind zwei erfolgreiche Angriffe auf eins der wichtigsten britischen Flugmotorenwerke und die Vernichtung eines Truppentransporters von 14 400 BRT hervorzuheben. — Oberleutnant Heidenreich hat als Beobachter einer Fernaufklärergruppe in zahlreichen über weite Räume führenden Fernaufklärungsflügen für die operative Führung bedeutsame Erfolge aufzuweisen. Bei seinem letzten Einsatz wurde sein Flugzeug durch überlegene feindliche Jagdflieger stark beschädigt und Oberleutnant Heidenreich bei der dadurch verursachten Bruchlandung schwer verletzt. — Oberleutnant Homuth hat sich auf allen Kriegsschauplätzen als hervorragender Jagdflieger und auch als vorbildlicher Staffelkapitän ausgezeichnet bewährt. In harten Luftkämpfen hat er 20 feindliche Flugzeuge abgeschossen und in Tiefangriffen drei feindliche Maschinen am Boden zerstört. — Oberleutnant Naumann, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, zeichnete sich in über 100 Feindflügen in Nord- und Mittelgriechenland durch sein rücksichtsloses Draufgängertum aus. Seine Staffel vernichtete u. a. 10 Schiffe mit insgesamt 36 000 BRT. In der Sudabucht wurde von ihm ein 6000-Tonnen-Transporter vernichtet und in der Seeluftschlacht bei Kreta drei Volltreffer auf schwere und leichte Kreuzer erzielt sowie 4 Zerstörer versenkt bzw. schwer beschädigt. — Leutnant Teusen, Zugführer in einem Fallschirmjägerregiment, der sich bereits bei dem Fallschirmeinsatz in Holland auszeichnete, hat sich bei dem Einsatz Korinth erneut als hervorragender Kämpfer erwiesen. Bei den Kämpfen um den Hafen Nauplion hielt er mit seinem geschwächten Zug, obwohl selbst verwundet, an der schwierigsten Stelle so lange stand, bis sich ihm der gegenüberstehende Engländer in Stärke von 1400 Mann ergab. — Leutnant Thiede hat in über hundert Stukaflügen seine rücksichtslose Einsatzbereitschaft und sein hohes fliegerisches Können bewiesen. Beim Angriff auf die Metaxaslinie vernichtete er wichtige Stellungen durch Volltreffer und ermöglichte so den weiteren Durchbruch und Vorstoß der Panzertruppen. Auch im Kampf gegen die englische Flotte und Handelsschiffahrt erzielte er große Erfolge.

Vergessene Flugzeugkon

Es ist nur wenig bekannt, daß sich Arnold Böcklin, der berühmte Maler, auch mit der Konstruktion von Flugzeugen befaßt hat und in Vorträgen und Schriften den Fluggedanken tatkräftig zu fördern versuchte





Die von Arnold Böcklin im Jahre 1894 gebaute Flugmaschine war ein Kastendrachen mit drei Tragflächen. Er war bereits mit Höhen- und Seitensteuer versehen — die Flügelspannweise betrug 27 Meter

Zum Bilde links: Eine Skizze Böcklins zur Konstruktion eines Segelflugzeuges

Die Brüder Lilienthal waren die erfolgreichsten, aber nicht die einzigen Deutschen, die Ende des neunzehnten und zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts sich ernsthaft mühten, die Lösung der Aufgabe zu finden. Unabhängig von den Brüdern, meist aber doch angeregt von deren Erfolgen, wenn nicht überhaupt in Lilienthals Spuren, haben deutsche Männer versucht, den Sprung vom motorlosen zum Motorflug zu machen. Auch sie haben gearbeitet und Opfer gebracht, um dem Fortschritt der Menschheit zu dienen. Der erstrebte Erfolg, der erste Flug mit einem durch einen Motor getriebenen Flugzeug ist ihnen versagt geblieben. Jedoch die Ergebnisse ihres Schaffens sind trotz allem von Bedeutung für die weitere Entwicklung des Flugwesens gewesen.

Ähnlich wie Leonardo da Vinci hat auch ein deutscher Maler sich eingehend mit Entwürfen und dem Bau eines Flugzeuges befaßt. Arnold Böcklin hat eine große Zahl von Zeichnungen und Bauskizzen hinterlassen. Daraus geht hervor, daß dieser berühmte Maler schon um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts an der Lösung des Flugproblems gearbeitet hat. Auch ihn hat — wie Lilienthal — die Beobachtung des Vogelflugs angeregt. Den ersten Versuch eines Gleitfluges hat Böcklin nach seiner eigenen Erzählung mit einem einfachen mit Leinwand bespannten Holzrahmen über einem Festungsgraben gemacht. Später hat er einen großen Kastendrachen mit drei Tragflächenpaaren gebaut, der bereits mit Höhen- und Seitensteuer versehen war. Zum Fliegen kam es indessen nicht. Ein Unwetter zerstörte das startbereit stehende und auf günstigen Wind war-

Flugzeug, ein Doppeldecker, dem gleichen widrigen Schicksal zum Opfer. Diese beiden Versuche fanden in Italien statt, wo Böcklin sich zu jener Zeit aufhielt. Nach seiner Rückkehr nach Deutschland nahm er in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts den Bau eines dritten Geräts in Angriff. Er fand dabei die Unterstützung des Luftschifferbataillons. Die Erprobung auf dem Tempelhofer Feld endete vor Beginn des Fluges wiederum mit restlosem Bruch. Ein starker Windstoß hob das Flugzeug an und stürzte es um. Indes, der Maler war fest überzeugt von der Durchführbarkeit des motorlosen Fluges mit seinem Gerät. So wurde, abermals mit Hilfe der Luftschiffer, ein neues Flugzeug gebaut. Böcklin glaubte zuversichtlich, auf eine andere Kraftquelle für den Antrieb verzichten zu können. Deshalb unternahm er auch jetzt wieder den Versuch bei starkem Wind. Und das Flugzeug wurde wieder am Boden zerstört. Krankheit verhinderte weitere Bauversuche. In Vorträgen und Schriften versuchte Böcklin nunmehr, den Fluggedanken zu fördern. Sein Streben endete erst der Tod im Jahre 1901.

Graf Zeppelin, der Erfinder und Erbauer der nach ihm benannten Luftschiffe, gehörte zu den Förderern des Flugzeugbaues. Er, der berufene Vertreter der Bauweise „leichter als Luft", hat sich bereits in den letzten Jahren des neunzehnten Jahrhunderts mit Bauplänen für Flugzeuge beschäftigt. Die Luftschiffe hatten den Beweis ihrer Brauchbarkeit bereits erbracht, als Zeppelin kurz vor dem Kriege den Ingenieur Dornier mit dem Bau eines Riesenflugbootes beauftragte.

Eine beachtliche Leistung war auch der Drachenflieger des Österreichers Wilhelm Kreß. Diese als Wasserflugzeug gebaute Konstruktion war bereits für den Antrieb durch einen Motor vorgesehen. Das war ein umwälzender Fortschritt. Es war aber zugleich die Ursache seines Mißerfolges. Kreß berechnete und bestellte einen Motor von 24 PS und 240 Kilogramm Gewicht. Es ist als sicher anzunehmen, daß damit das

Auch Graf Zeppelin (Bild links) hat sich seit den letzten Jahren des neunzehnten Jahrhunderts erfolgreich mit dem

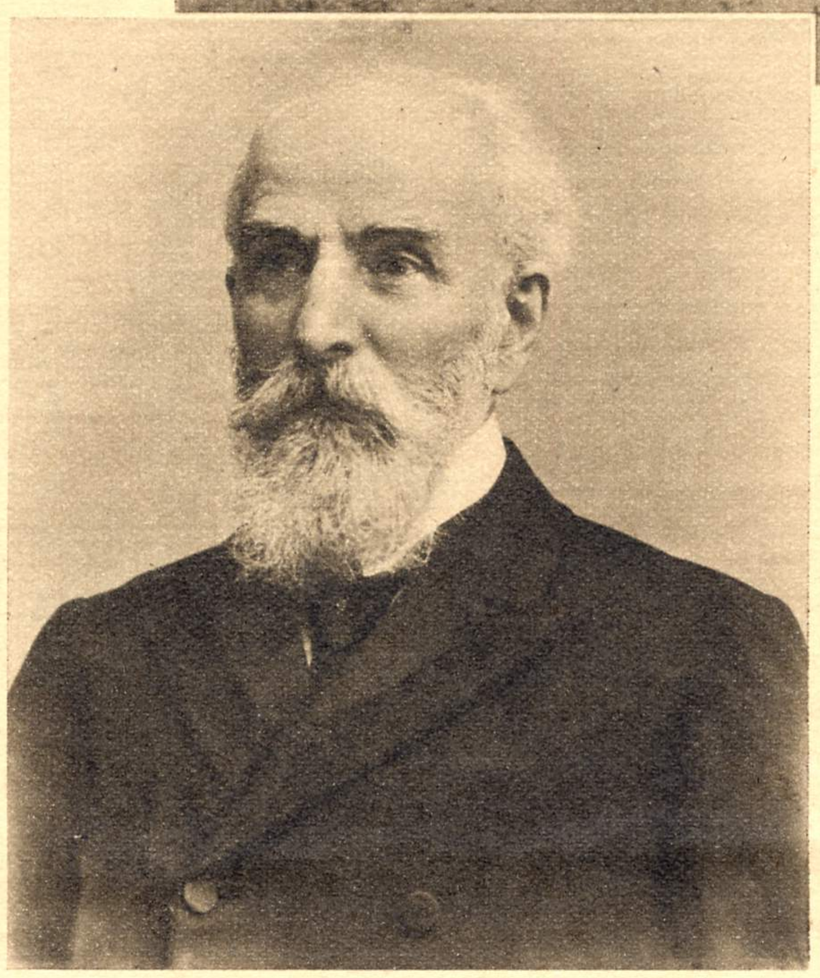
strukteure

Das Drachenflugzeug mit Motorantrieb von Wilhelm Kreß. Bei einem Probeflug verunglückte die Maschine und kostete ihrem Erfinder beinahe das Leben

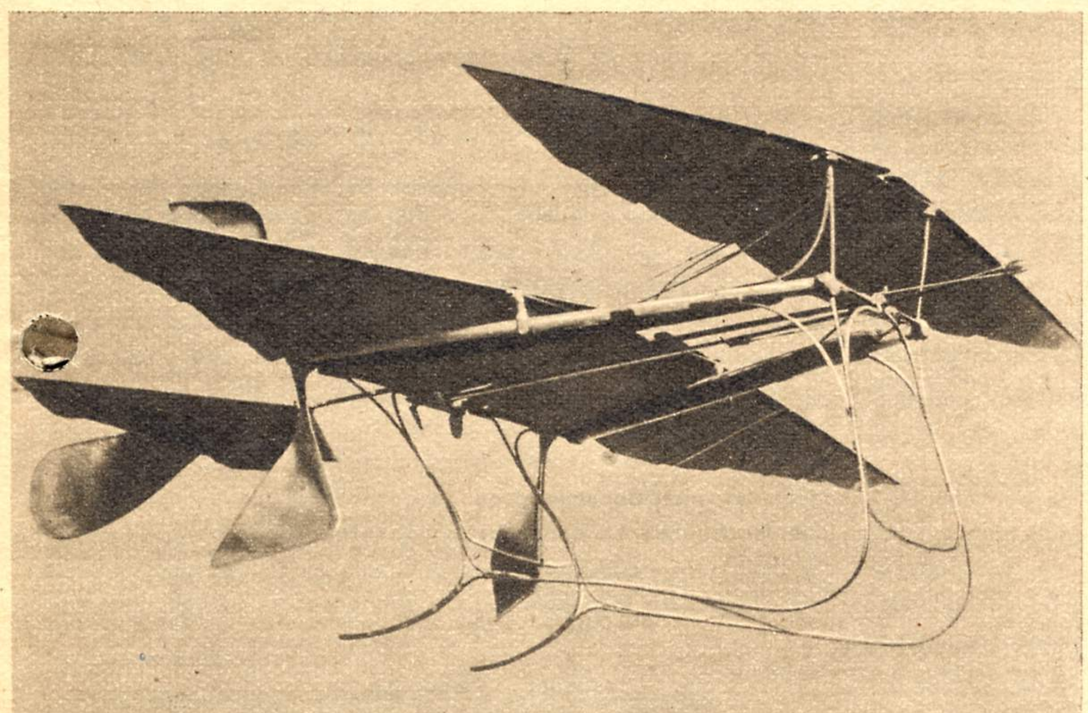
Flugzeug geflogen wäre. Der Motor, der zu jener Zeit gebaut werden konnte und tatsächlich von Daimler geliefert wurde, leistete nur 20 PS und wog 900 Kilogramm. Kreß war sich darüber klar, daß dieses Mißverhältnis den Versuch zum Scheitern verurteilte. Trotzdem baute er den Motor in sein Flugzeug ein. Wahrscheinlich hat ihn dazu der Umstand bewogen, daß er für die Beschaffung des Motors eine staatliche Zuwendung erhalten hatte. Er glaubte also, dafür nun auch praktische Leistungen zeigen zu müssen. Die Fahrten auf einer Talsperre zeigten, daß infolge des hohen Gewichts die Schwimmer zu tief eintauchten und daß infolgedessen die Geschwindigkeit nicht ausreichte, das Flugzeug vom Wasser abzuheben. Kreß versuchte es trotzdem unter voller Ausnutzung der Motorleistung. Unmittelbar vor der Sperrmauer mußte er kurz wenden. Das mißlang. Vielleicht hatte eine Bö zu dem Unfall beigetragen. Das Flugzeug versank. Kreß rettete sich nur mit Mühe aus dem Wasser. Diesen Schicksalsschlag — dicht vor dem Erfolg — hat Kreß nicht überwinden können.

Ein anderer Bahnbrecher des Flugwesens war Friedrich Robitzsch, Offizier in einem preußischen Infanterieregiment. Er erfand die Verwindung und ließ sie sich patentieren. Aus Mangel an Mitteln konnte er jedoch die Erfindung nicht praktisch verwerten, ja nicht einmal das Patent aufrechterhalten. Die Zeitgenossen hatten dafür nicht viel mehr als ein Lächeln übrig. Galt doch zu jener Zeit fast allgemein als Narr, wer sich mit solchen Dingen beschäftigte. Wright hat später diese Erfindung für sich beansprucht. Es gelang Robitzsch der Nachweis, daß die Verwindung der Tragflächen seine Erfindung war. Dieses Ergebnis des Rechtstreits war teils erfreulich, teils weniger. Nunmehr konnte jeder Deutsche das freie Patent verwenden, ohne an Wright eine Abgabe zahlen zu müssen. Die Kosten des gerichtlichen Verfahrens jedoch hatten die letzten Ersparnisse Robitzschs aufgezehrt.

Die Zeit war in Deutschland noch nicht reif für das Flugwesen. Deshalb ging trotz Lilienthal und trotz aller anderen Vorkämpfer die Führung in der Weiterentwicklung an andere Länder über. Wie so oft in der deutschen Geschichte wurden in jener Zeit die Leistungen deutscher Männer gering erachtet, während andere Länder daraus Nutzen zogen.

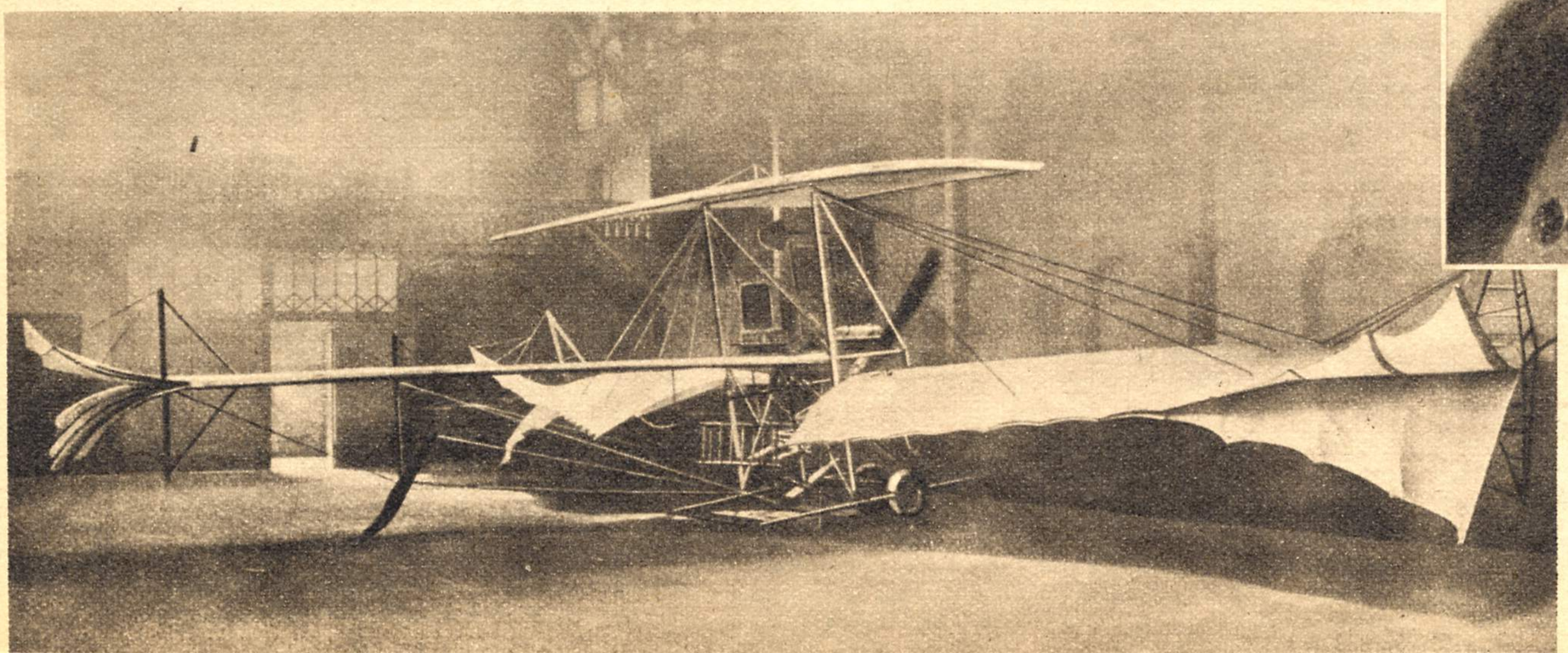


Der Österreicher Wilhelm Kreß erbaute das erste Wasserflugzeug — für damalige Zeiten ein umwälzender Fortschritt



Zum Bilde links: Das Modell der Kreßschen Flugmaschine mit Gummischnur und Motor

Friedrich Robitzsch, Offizier in einem preußischen Infanterieregiment, ist der Erfinder der Verwindung der Tragflächen. Wright hat später diese Erfindung für sich beansprucht. Es kam zum Prozeß. Doch gelang Robitzsch der Nachweis, daß diese umwälzende flugtechnische Neuerung sein geistiges Eigentum war



Das von Robitzsch und Stuhlmann erbaute Flugzeug (Bild links), an dem die Verwindung

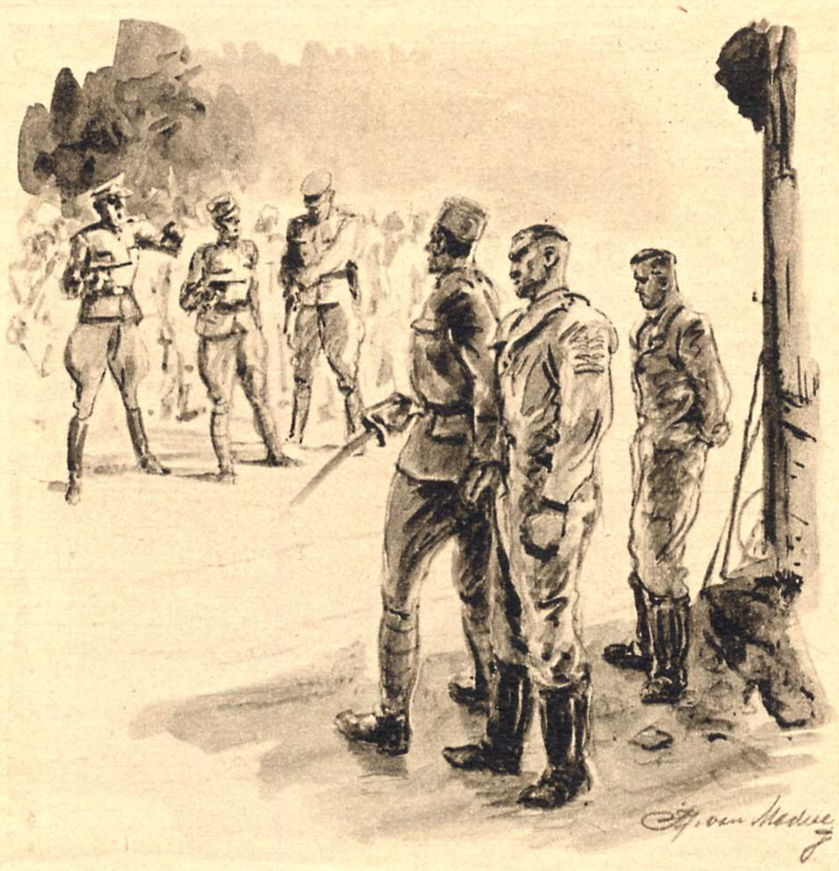
Aufnahmen Scherl-Bilderdienst (4), Adler-Archiv (3), Historia-Photo (2)

Dreimal dem Tode entronnen

Die Abenteuer einer Zerstörerbesatzung auf drei Kriegsschauplätzen

Von Kriegsberichter Mittler

Zwei Männer eines Zerstörerflugzeugs, Hauptmann K. und sein Feldwebel, haben auf drei Kriegsschauplätzen Stunden zwischen Leben und Tod erlebt. Über der Maas wurden sie von einem Curtiss-Verband angegriffen, doch gelang es ihnen, trotz ihrer schweren Verwundung, die zerschossene Maschine noch hinter die deutsche Front zu bringen, wo sie dann nach einer Bauchlandung zertrümmert liegenblieb. Nur fünf Wochen verbringen die beiden Flieger im Lazarett, dann starten sie am 18. August 1940 zum erstenmal gegen England. Auch hier wieder Pech. Nach einem heftigen Luftkampf müssen sie auf hoher See notlanden. Hilflos treiben sie im Wasser und sind dem Ertrinken nahe, da taucht im letzten Augenblick ein Seenotflugzeug auf und wirft ein Schlauchboot ab, in das sich die Flieger retten können. Aber erst am nächsten Morgen werden sie, völlig erschöpft, von einem Minenräumboot aufgenommen. Monate sind seitdem vergangen. Am 6. April Großangriff gegen Belgrad. Ein Strauß mit serbischen Jägern geht für die Besatzung unglücklich aus. Mitten im feindlichen Gebiet setzen sie ihre schwer mitgenommene Maschine auf den Boden. Die deutschen Flieger werden gefangengenommen und zu einer Kaserne gebracht. Unterwegs umdrängt sie der entfesselte Mob, der sie lynchen will. Nur mit Mühe und Not können sie vor dem Wüten der Menge geschützt werden und erreichen, mit Schrammen und Schlagbeulen bedeckt, das Gebäude.



„. . . Nur über meine Leiche bekommt ihr diese deutschen Flieger . . .!"

III

Den serbischen Horden ausgeliefert

Einem serbischen Fliegeroffizier werden sie nun vorgeführt. Er will den Auftrag wissen. Doch auch er prallt ab mit seinen Fragen an dieser Mauer des Schweigens. Läßt sie nach einstündigem Verhör zur Festung bringen. Jetzt aber zu Fuß, mit zwei Posten

. . . Immer mehr Bauern finden sich hier ein. Drängen sich an den begleitenden Offizier heran und flüstern mit ihm . . .

links und rechts. Hunderte von Menschen laufen in den Straßen hinter ihnen her. Spucken sie an, schlagen zu, treten, schwingen lange Knüppel. Da kommen deutsche Jäger zur Rettung. Greifen die Kasernenanlage im Tiefflug an. Wie leergefegt sind nun die Straßen, schmilzt der Mut dieser serbischen Haufen zu einem kümmerlichen Rest zusammen. Unangefochten gelangen sie in die Festung. Abermals wird Fliegeralarm gegeben. Zusammen mit der Besatzung dieser Festung müssen sie in einen großen Luftschutzkeller. Kaum hat man sie erkannt, beginnen nochmals qualvolle Minuten der Schmach, jeden Augenblick im Glauben, nun ist es aus, nun hat dieses Weib doch recht gehabt.

Da sieht Hauptmann K. einen Major. Zu ihm zwängt er sich durch, bittet, sofort dem General vorgeführt zu werden. Er sei deutscher Fliegerhauptmann und werde mit seinem Bordfunker zusammen dauernd schmählichst behandelt, langsam, aber sicher zu Tode gehetzt. Sie werden daraufhin auch wirklich zu ihm gebracht. Er verspricht Schutz, fühlt aber wohl auch im selben Augenblick, daß es nur beim Versprechen bleibt, kennt sein Volk, seine Soldaten, die er zum Teil erst vor wenigen Stunden rekrutiert hat.

Verhöre, Protokolle, so geht es weiter. Am anderen Morgen erfolgt wieder Abtransport nach einem unbekannten Ziel. Unterwegs will sie der begleitende Offizier fesseln lassen, da er sich so in ihrer Mitte nicht wohlfühlt. — Mit Eiltempo marschierende Kolonnen werden überholt, bis sie nach dreistündiger Fahrt vor einem Bahnhof haltmachen. Von hier aus sollen sie mit dem Zug weiterbefördert werden. Aber erst müssen sie noch mehrere Stunden lang im Wartesaal zubringen. Ein solcher soll es wenigstens sein.

Jetzt heißt es aufpassen!

Immer mehr Bauern finden sich hier ein. Drängen sich an den begleitenden Offizier heran und flüstern mit ihm. Aber Hauptmann K. hat in diesen Tagen schon etwas Serbisch gelernt, so daß er plötzlich aufhorcht, als dieses halblaute Gespräch im Gange ist. Der Offizier soll sich nur wenige Meter entfernen, das andere wollen die Bauern von alleine besorgen. Jetzt heißt es aufpassen! Hptm. K. geht auf den Leutnant zu: „Wenn Sie mich vor diesen Bauern nicht schützen werden, baumeln Sie übermorgen an einem Ast — denn dann sind unsere Panzer hier!" Worte, die wirken. Endlich kommt nun der Zug.

Wenn er doch erst abfahren würde; wieder sammelt sich dieses Volk vor dem Abteil, kommt selbst eine Krankenschwester an und macht die Gebärde des

Nach langer Fahrt werden sie abermals in eine Kaserne geschleppt. Hier bleiben sie 6 Tage. Ihr Aufseher ist ein serbischer Korporal — der Mann, der ihnen in den nächsten Tagen noch öfters das Leben retten wird. — Ein kroatischer Oberstleutnant, der hier Dienst tut und von ihrem Aufenthalt erfährt, kommt fast jede Nacht in die Zelle, bringt Zigaretten, Seife und Wasser. Noch kann er nicht offen auftreten.

In dieser Kaserne erleben sie aber auch einen Tiefangriff der eigenen Zerstörergruppe, deutlich sind die Staffelzeichen an den Maschinen zu erkennen. Erleben, wie vernichtend solch ein Tiefangriff sein kann, sehen ringsherum Angst und Todesfurcht in den Gesichtern dieser Serben ausgeprägt.

Nachts erfolgt wieder plötzlich Abtransport. In d[ie] Berge geht es — zu Fuß. Der serbische Korporal wird als einzige Bewachung mitgegeben. Am Abend des ersten Tages kommen sie auf diesem Marsch an seinem Hof vorbei. Er ist Bauer. Hier bleibt er in der Nacht mit ihnen, gibt ihnen genügend zu essen.

Glühend heiß ist die Sonne in den nächsten Tagen, wirkt noch heißer, wenn man in diesen Pelzstiefeln marschieren muß. Immer schneller wird das Tempo. Die deutschen Kampfflugzeuge beharken bereits die Nachhut. Ist solch ein Bombenangriff vorbei, so führt sie der Korporal auf Umwegen die Heerstraße entlang. Dann hat die ohnmächtige Wut dieser Horden keine Grenzen. In diesen langgestreckten Dörfern ist es am schlimmsten. Hier können sie in den engen Straßen nicht ausweichen. Wehrt der Korporal auch ab, was er kann, so wird er doch nicht immer Herr der Lage.

Der standhafte Korporal

Vor einer Dorfkneipe kommt alles ins Stocken. Die Pritschenwagen fahren ineinander, Lastwagen preschen durch, rücksichtslos alles beiseite schiebend. Aus der Tür dieser Kneipe kommen Gendarmen heraus, in ihrer Mitte ein Oberleutnant. Vom vielen Branntweingen[uss] gröhlen sie die Vorbeiziehenden an und entdecken a[uch] mit ihren wässerigen Augen die beiden Deutschen. Zwei deutsche Flieger. Sofort torkelt der Oberleutnant auf den Korporal zu und schreit ihn an, diese beiden Deutschen gehörten ihm, er hätte den Befehl, sie weiter nach rückwärts zu bringen. In der Zwischenzeit könne er auf seine Kosten drinnen einen Schnaps trinken, die Gefangenen würden von ihm hinters Haus geführt.

„. . . Hallo, hier deutsche Flieger, sind gefangen, dort drüben steckt noch mein Bordfunker . . .!"

Hauptmann K. kann dem Korporal noch ein Zeichen geben. Der bleibt zunächst zurück, schleicht aber dann hinter dem Haufen her. Sieht, wie dieser Oberleutnant und seine Kumpane die Pistolen entsichern und sich im Halbkreis um die beiden Deutschen aufstellen. Nun springt er vor, zieht seinen Säbel heraus, stellt sich vor Hauptmann K. und seinen Bordfunker und ruft diesen Haufen auf serbisch zu: „Nur über meine Leiche bekommt ihr diese deutschen Flieger. Ich habe sie unserem General abzuliefern — und niemand anders!" Hauptmann K. kann ihm dabei vor Freude die freie Hand drücken. Ein phantastischer Kerl — so denkt jeder von ihnen. Noch ein paarmal wollen die Serben diesen Korporal überreden, doch er bleibt standhaft. Endlich rücken sie ab. Wüste Drohungen für den Weitermarsch sind ihre höflichen Abschiedsworte.

Und die Kerle machen ihre Drohungen auch wahr. Kommen unterwegs wieder heran. Doch da taucht ein deutscher Nahaufklärer im letzten Augenblick auf, ein paar Feuerstöße jagt er mit dem MG in diese Kolonnen, so daß der Haufen schnellstens das Weite sucht. —

Auch beim nächsten Aufenthalt scheint es das Schicksal gut zu meinen. In eine enge Serpentine endet der Weg. Nur langsam geht es hier vorwärts. An ein Ausweichen rechts oder links ist nicht zu denken. Wieder versammelt sich alles um diese beiden deutschen Flieger, um ihnen endlich das Lebenslicht auszublasen. Ein baumlanger Kerl drängt sich nach vorn. Da kracht es! Der große Mörser, der in diesen Minuten mit einer Zugmaschine hochgezogen werden sollte, ist in die über 100 Meter tiefe Schlucht gestürzt. Für die nächsten Augenblicke lenkt das ab. Schnell hasten die Drei weiter.

Die rettenden Panzer

Auf der Hochebene ereilt sie der Abend. In einem Bauernhaus werden sie zu einem Oberstleutnant gebracht, den sie nochmals um besseren Schutz bitten. Aber er hat andere Sorgen. — Im naheliegenden Stall werden sie für diese Nacht zusammen mit dem Korporal untergebracht. Ein serbischer Gendarmeriewachtmeister kommt noch später hinzu. Setzt sich Hauptmann K. gegenüber. Starrt ihn unentwegt an. Hauptmann K. stellt sich schlafend. Schnarcht laut vor sich hin. Nur hin und wieder macht er die Augen auf zu einem dünnen Spalt, sieht diesen Serben immer noch unbeweglich vor sich sitzen.

Da fallen draußen Schüsse. MG-Feuer scheint es zu sein. Was ist los? — Sollten schon deutsche Truppen da sein? Keiner vermag es zu glauben, kann sich vorstellen, wieder frei zu sein. „Deutsche Panzer?" fragt Hauptmann K. den Korporal leise. Doch der kann nur mit den Schultern zucken. Eben war er erst draußen, aber alles ist zu dunkel — nur immer wieder diese MG-Salven, von denen keiner weiß, woher sie kommen. Jetzt ist ganz nah ein Brummen zu hören, so, als wenn starke Motorwagen auf der Straße fahren.

Das können nur deutsche Panzer sein, denkt Hauptmann K. Sofort ist sein Entschluß gefaßt. Er will zum Klosett geführt werden. Der Wachtmeister zeigt dem Korporal den Weg dorthin. Neben der besagten Tür ist noch eine weitere. Im gleichen Augenblick reißt sie Hauptmann K. auf, gelangt ins Freie, springt über den nächsten Drahtzaun und läuft auf die Straße zu. — Jawohl, es sind deutsche Panzer! Da kommt wieder einer an. K. ruft ihm zu: „Hallo, hier deutsche Flieger, sind gefangen, dort drüben in dem Haus steckt noch mein Bordfunker inmitten der berittenen Gendarmen!"

Da schiebt sich aus der Luke dieses Panzers der Kopf eines Unteroffiziers heraus, ein Berliner, wie die ersten Worte zeigen. „Wat denn, wo denn . . .!" Er geht mit. Schlaftrunken schaut der Bordfunker auf, als ihm jemand zuschreit: „Los, 'raus, wir sind frei, unsere Panzer sind da!" Nur den Oberleutnant und seine Hauptkomplicen finden sie nicht mehr vor. Sie konnten noch rechtzeitig türmen.

Wieder frei!

Mit dem gleichen Korporal, sein Gewehr darf er behalten, geht nun die Fahrt im Wagen zurück. Beim ersten Regimentsgefechtsstand bekommt er ein Schreiben, daß ihm von sämtlichen deutschen Truppenteilen und Behörden Unterstützung gewährt werden soll, da er deutschen Fliegern oftmals das Leben gerettet habe. Mit Stolz blickt er auf dieses Blatt Papier, das so viele Stempel trägt. Als es dann ans Abschiednehmen geht, erkennt die Besatzung noch einmal mit aller Deutlichkeit, was dieser Korporal für sie tat, der als einfacher Soldat und Bauer seines Volkes mehr Ehrgefühl hatte als hohe Militärs dieses Landes. Die Besatzung Hauptmann K. kehrt nun wieder einmal zu den Kameraden zurück.

— — Und Kreta? Da wäre es nach einem Tiefangriff auf Flakstellungen bald wieder einmal schiefgegangen. Mit einem Motor haben sie es über die weite See geschafft, unterwegs nach jeder Inselgruppe Ausschau haltend, wo man notlanden könnte. Wer diese Flüge mit einem Motor hier unten im Süden bei dieser Hitze kennenlernte, weiß, was es heißt, von Kreta bis zum Peloponnes eine dreimotorige Maschine mit einem Motor nach Hause zu fliegen.

„. . . Schöner Mann, — aber brrr" diese Worte wiederholt er noch einmal vor sich hin, als wir an diesem Abend vor unseren Zelten auf dem Peloponnes sitzen und zum südlichen Sternenhimmel schauen, der sich so klar über uns hinwölbt, als wenn in diesen Wochen unter seinem Firmament nie der Krieg getobt hätte.

Dessen Sterne aber auch in diesen Stunden all jenen Kameraden leuchten, die da unten auf Kreta eingewühlt liegen und Kraft sammeln für die nächsten Stunden, um diesen harten Kampf siegreich zu beenden. Sterne des südlichen Himmels, in denen unser Schicksal geschrieben steht, Leben und Tod ausstrahlend.

Die kleine ADLER-Fibel

Der „Sitz-Fallschirm"

Daß ein Mann vom Himmel fällt, passiert — abgesehen von den bewußten und gewollten Absprüngen unserer Fallschirmjäger — nicht oft. In einem süddeutschen Flugzeugwerk konnte man aber dennoch dieses seltene Ereignis vor einigen Jahren erleben. An diesem Tage fiel in des Wortes wahrstem Sinne ein Mann „vom Himmel". Es handelte sich weder um einen Himmelsbewohner noch um einen Marsmenschen, sondern um einen Bordmonteur, der zusammen mit seinem Flugzeugführer mit einem Spezialflugzeug für Sonderversuche einen Probeflug unternahm. Beide Besatzungsmitglieder waren vorschriftsmäßig mit Fallschirmen (Sitzfallschirmen) ausgerüstet, und um eine sichere Rettung für sie im Falle eines Notabsprunges zu garantieren, war das Flugzeug mit Spezialsitzen für Flugzeugführer und Beobachter ausgerüstet worden. Bei dieser Spezialausrüstung fällt durch Betätigung eines Handgriffes der Sitz nach unten, so daß der Inhaber des Sitzes durch den nunmehr offenen Schacht das Flugzeug nach unten verläßt.

Der Bordmonteur befand sich während des Fluges zunächst im mittleren Teile des Rumpfes, um hier die Temperaturen, Drücke usw. zu beobachten. Nachdem er diese in Ordnung gefunden hatte, kletterte er in den Beobachtersitz, um Motorverkleidung, Querruder und Leitwerk zu beobachten. Plötzlich kam eine ziemlich starke Bö, so daß er gezwungen war, sich irgendwo festzuhalten. Leider wollte es die Tücke des Zufalls, daß er dabei ungewollt den Griff für die Auslösung des Sitzes berührte. So kam es, daß der Sitz herunterklappte und er durch den Schacht aus der Maschine fiel. Er benahm sich aber keineswegs „wie aus den Wolken gefallen", sondern löste nach etwa 60 bis 70 Metern geistesgegenwärtig den Fallschirm aus, der sich ordnungsgemäß entfaltete. Nach Überquerung einer Hochspannungsleitung landete er glatt in einem Baumgut. Das Flugzeug befand sich zur Zeit des Zwischenfalls in etwa 500 Meter Höhe.

Der Flugzeugführer, der von allem nichts gemerkt hatte, war indessen immer noch, in dem Glauben, seinen Bordkameraden hinter sich zu haben, weitergeflogen und gelandet. Wer aber beschreibt sein und des Bodenpersonals Erstaunen, als das Fehlen des Monteurs festgestellt wurde! Es wurde hin und her überlegt, und, da der Vermißte wohl kaum in der Luft geblieben sein konnte, die Gegend mit Kraftwagen — vergebens! — nach ihm abgesucht. Inzwischen aber hatte der „vom Himmel Gefallene" seinen Fallschirm, dessen Unversehrtsein zu beteuern übrigens sein erstes Wort nach dem Zwischenfall war, unter den Arm gepackt und war zu Fuß auf dem Flugplatz eingetroffen. Nur der Geistesgegenwart, mit der er den Fallschirm zog, ist es zu verdanken, daß dieser nicht alltägliche „Fall vom Himmel" keine unangenehme Folgen für ihn nach sich zog und daß er mit dem Schrecken und einem eineinhalbstündigen Fußweg davonkam. H. M.

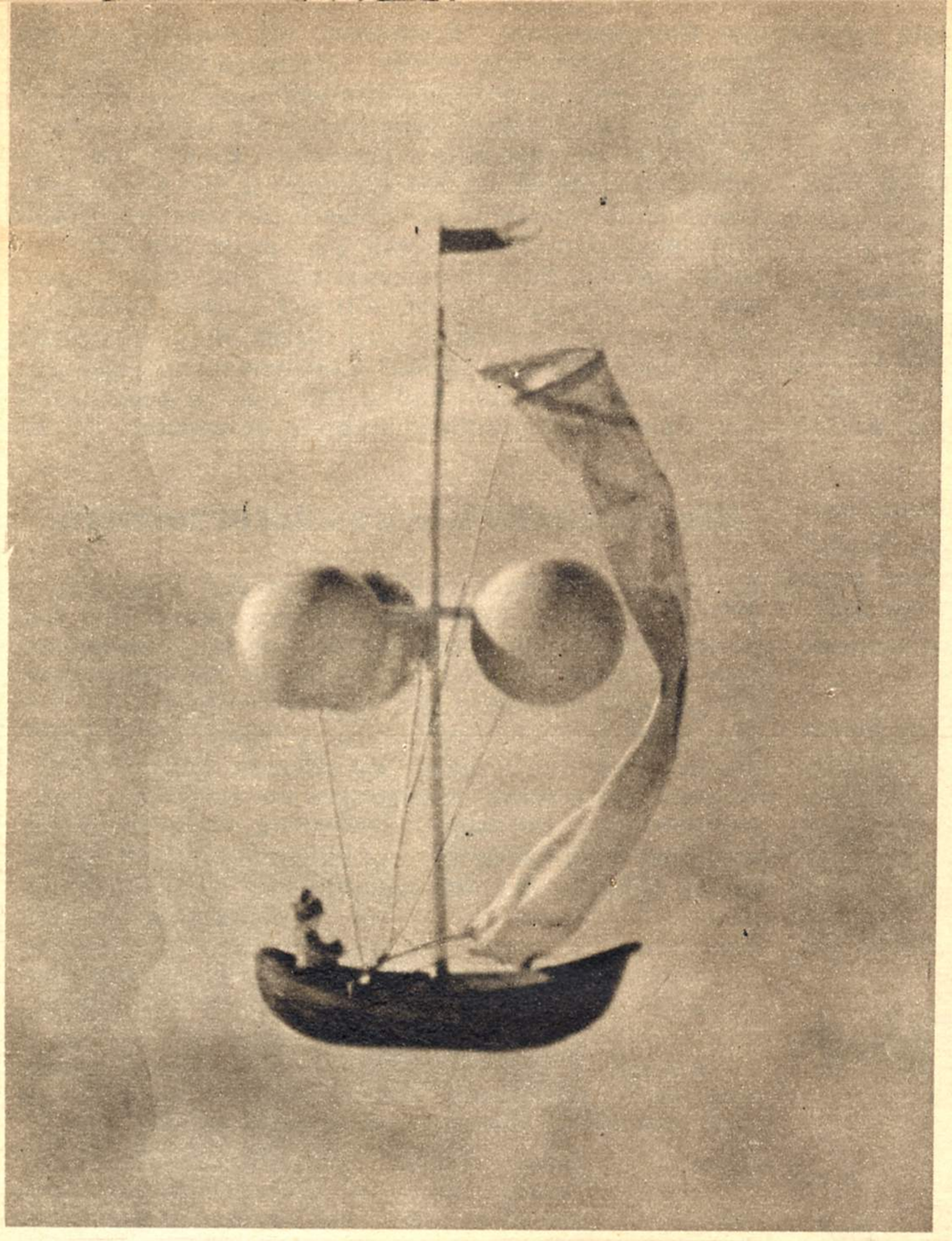
Die verunglückte Fensterpromenade

Einem der verwegensten Flieger aus den Jugendtagen der Fliegerei, dem jungen Bruno Hanuschke, war es vorbehalten, das Flugzeug in eine sehr ungewöhnliche Rolle einzuführen, in die Rolle des Ehestifters. Der junge Mann, der durch manchen kühnen Flug von sich reden gemacht hatte, war sterblich in eine bildschöne Schwedin verliebt. Es erschien ihm nur natürlich, daß er ihr seine Huldigungen auf zünftigem Wege, nämlich dem Luftwege, darbrachte. Also belud er seinen leichten Eindecker mit einem gewaltigen Rosenstrauß, gab Vollgas und steuerte mit 70 Stundenkilometern los. Gewaltiger Motorenlärm, der das ganze Haus bis in die Grundfesten erschütterte, jagte die entsetzte schwedische Jungfrau auf den Balkon hinaus. Sie traute ihren Augen kaum, denn wenige Meter über Haushöhe donnerte freundlich winkend ihr Verehrer die Straße entlang, fuhr eine kühne Biege und warf ihr mit kraftvollem Schwunge die mächtige Rosenladung in die Arme. Der großartige Erfolg dieses ersten Sturmangriffs regte den unternehmungslustigen Jüngling zu weiteren Taten an. Kurze Zeit später setzte er zu einer neuen Luftparade an und schnurrte zur höchsten Befriedigung des ganzen Straßenzugs vor dem Balkon der vermutlich mehr geängstigten als begeisterten jungen Dame auf und ab. Leider vergaß er in seinem edlen Eifer, daß Benzinbehälter die unangenehme Eigenschaft haben, leer zu werden. Unversehens machte daher der Motor kluck, kluck . . . und Herr Hanuschke setzte sich mitsamt seiner Maschine unter gewaltigem Krachen in den nächsten Kiefernwipfel. Das war ein unfreundlicher Zwischenfall, der allerdings glückliche Folgen hatte, denn die junge Schwedin, die bis dahin dem verwegenen Luftikus mit etwas zweifelnden Gefühlen gegenüberstand, sah sich nun gezwungen, ihm gerührt an die Heldenbrust zu sinken, „damit er nicht noch waghalsigere Kunststücke inszeniere und sich dabei den Hals bräche". Bruno Hanuschke würdigte diesen aufopfernden Entschluß der Dame seines Herzens später einmal mit der nur scheinbar melancholischen Feststellung: Eins habe ihm die Fliegerei wenigstens eingebracht. Nämlich seine Frau. Das sei aber auch alles! G. M.

Zeichnungen v. Medvey

An die Herren Schulleiter!

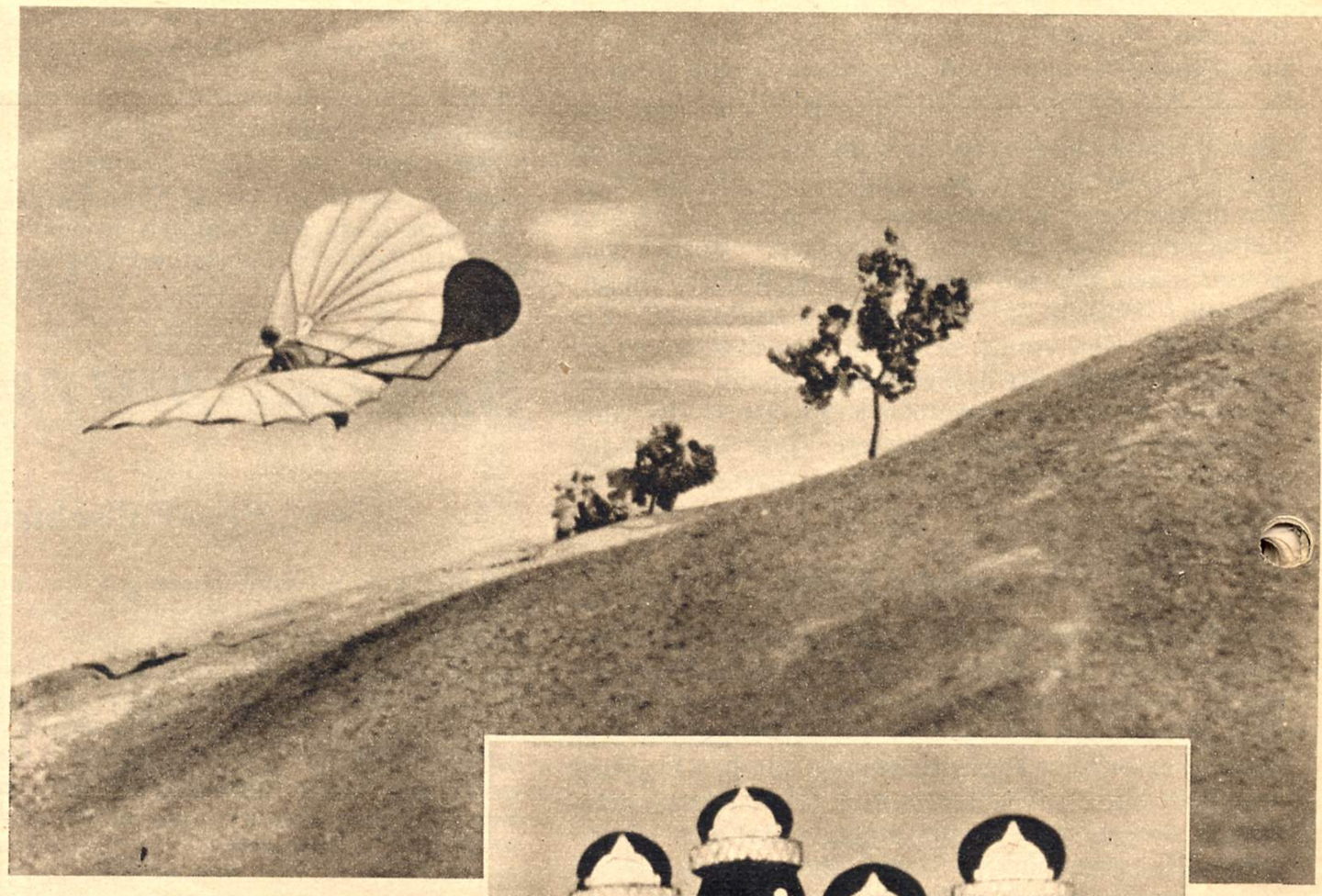
Da die Möglichkeit besteht, daß das uns vorliegende Adressenmaterial nicht ganz vollständig ist, wären wir Ihnen sehr dankbar, wenn Sie die Leiter der Nachbarschulen darauf hinweisen, daß im Auftrage des RLM und des Reichsministeriums für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung sämtliche Schulen des Reiches mit dem ADLER beliefert werden sollen, und uns die Anschriften dieser Schulen bekanntgeben würden



Himmel

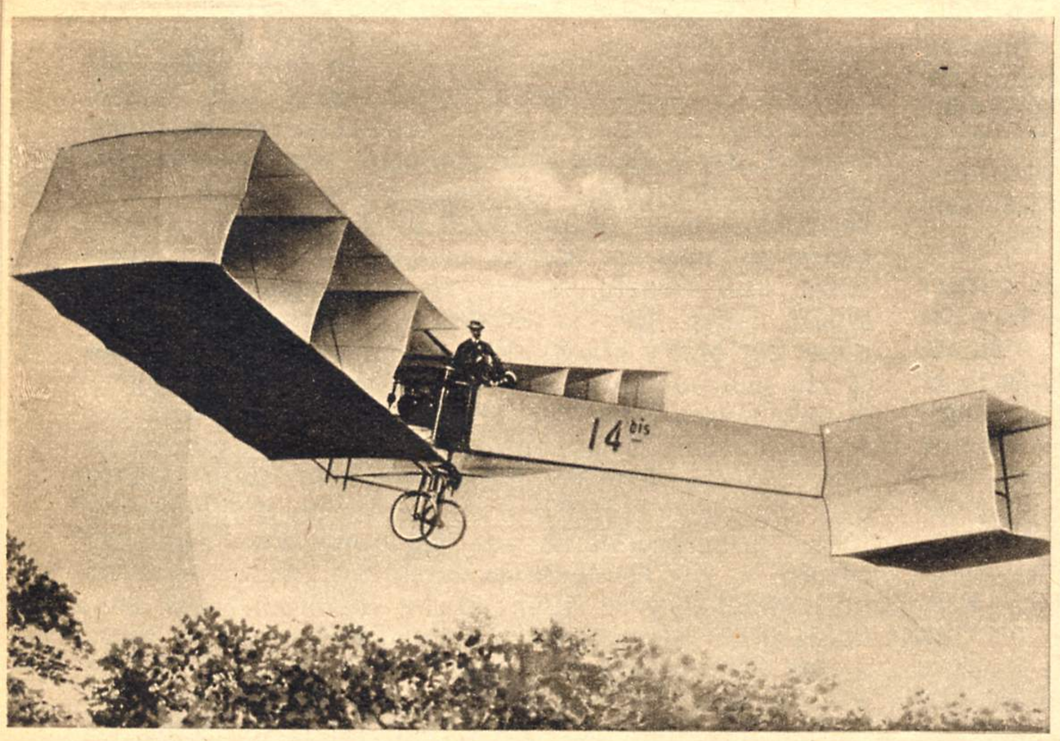
Ein Tobis-Film

Die Pionierleistungen der Fliegerei
in Originalaufnahmen



Der Vorgeschichte der Luftfahrt gehört die Erfindung des Jesuitenpaters Francesco Lana an, Professors für Mathematik und Philosophie in Brescia, der ein mit Mast und Segel ausgestattetes Schiff von luftleeren Kugeln in die Höhe tragen lassen wollte. 300 Jahre in der Phantasie seiner Zeit vorauseilend, erkannte Lana visionär die Bedeutung eines Luftfahrzeugs für die Kriegführung

Unten: Ein Ungetüm für unsere heutigen Vorstellungen war das Flugzeug von Santos-Dumont, mit dem er bereits 1906 Flugversuche machte. Der Flug geht in Richtung der Steuerzelle, die vorn am langgestreckten Rumpf sitzt



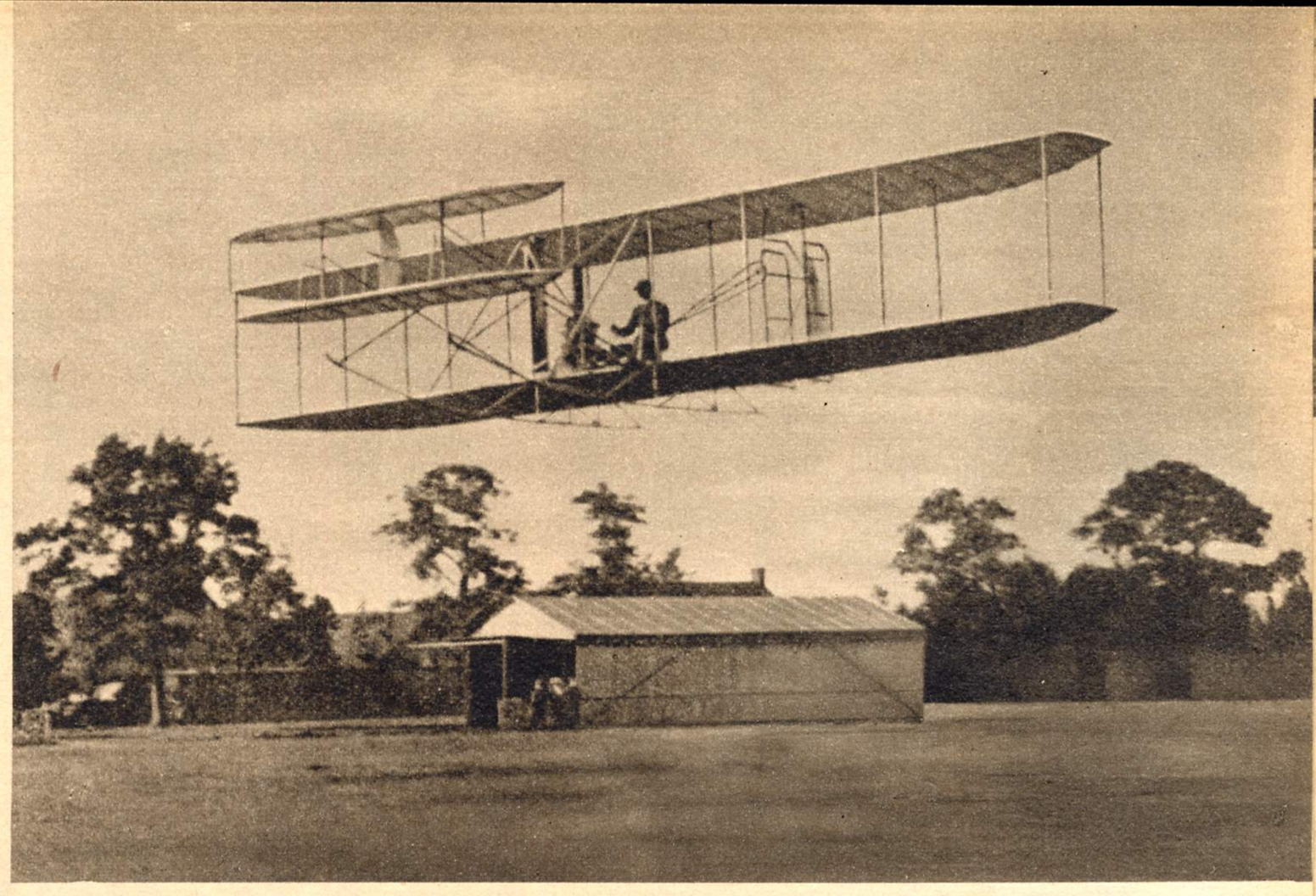
Otto Lilienthal war der erste fliegende Mensch. In Ermangelung von Originalaufnahmen stellt der Jervensche Film mit Modellen die Versuche des deutschen Pioniers im Hügelgelände von Steglitz und den Rhinower Bergen dar, in denen er 1896 zu Tode stürzte

Aufnahmen: Tobis (10)

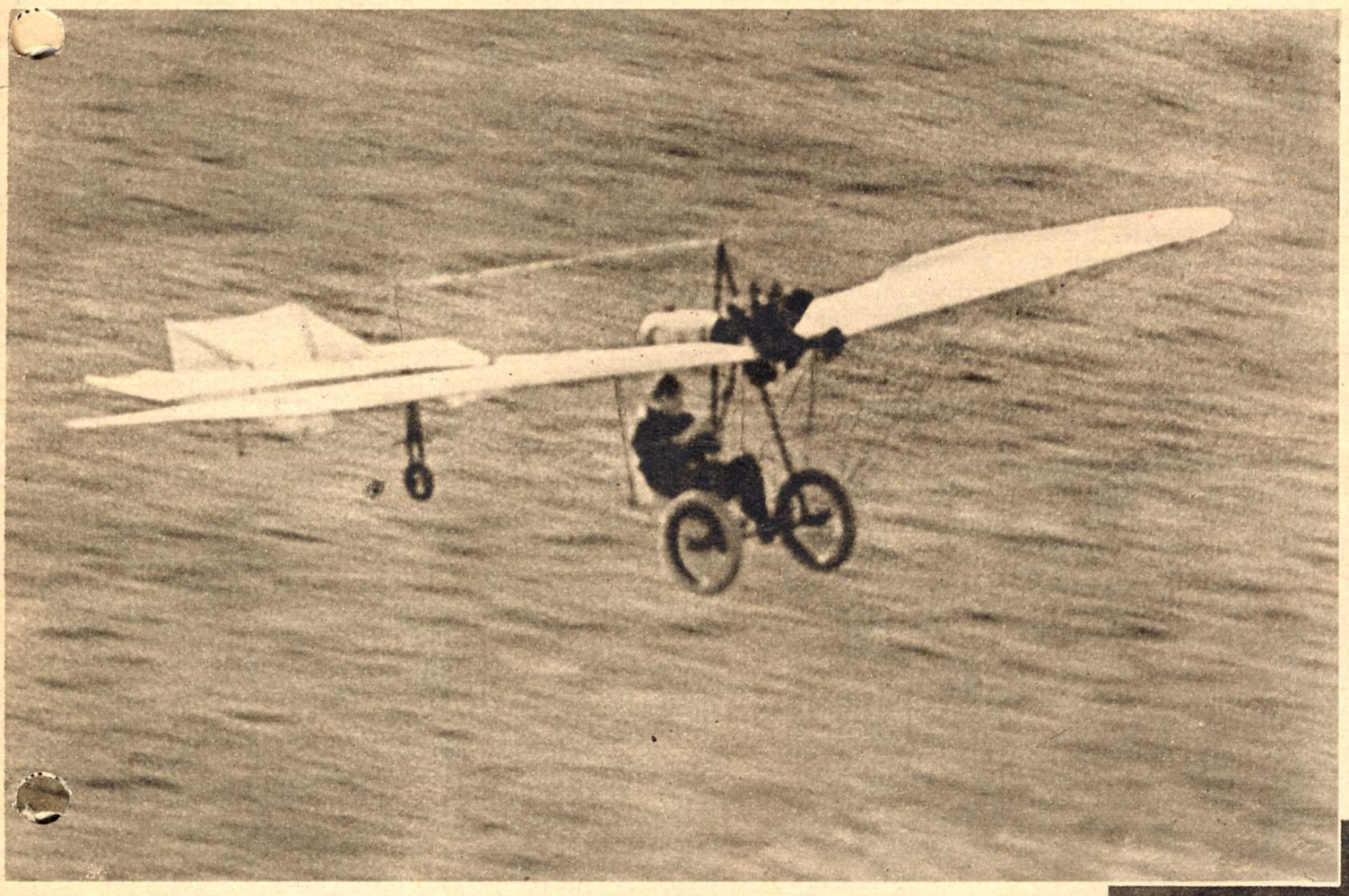
Untrennbar ist der Name Johannisthal mit der deutschen Fliegerei verbunden. Mit Recht darf es als deren Wiege bezeichnet werden Rechts: Ein humorvolles Plakat lud im Frühjahr 1910 zu einer internationalen Flugveranstaltung ein. Unten: Zaungäste während einer Veranstaltung auf dem Johannisthaler Flugplatz

türmer

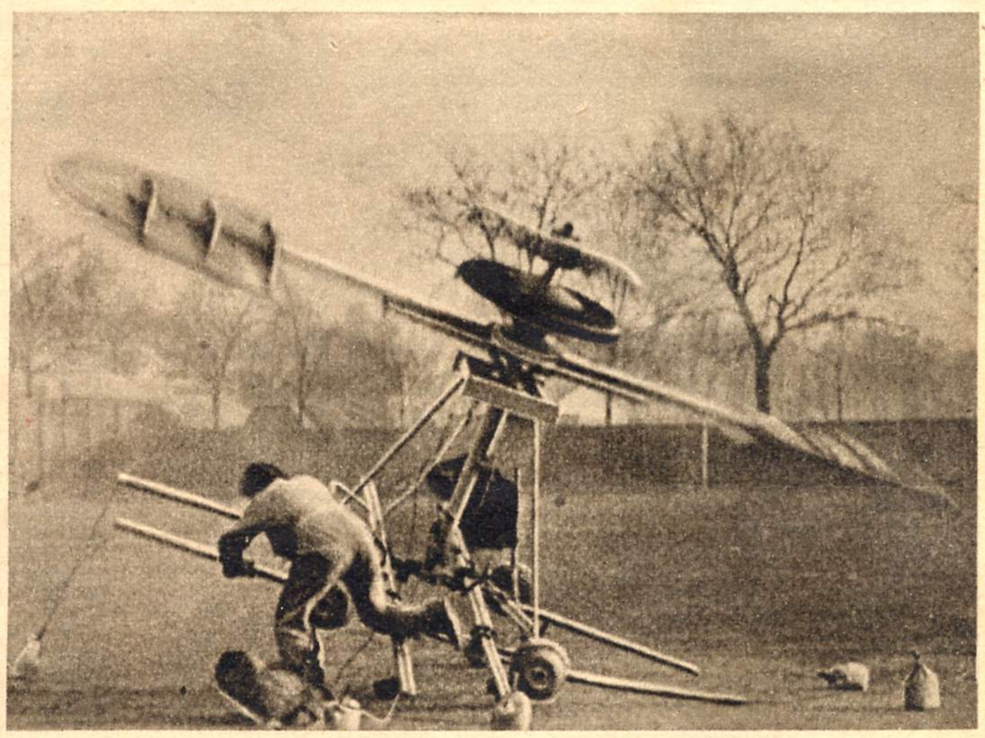
Walter Jerven zeichnet verantwortlich für den abendfüllenden Film, an dem in den Ateliers der Tobis noch gearbeitet wird. Er läßt die Anfänge der Fliegerei in oft packenden Bildern an uns vorüberziehen, doppelt reizvoll dadurch, daß die Pionierzeit des Flugwesens mit der des Films zusammenfällt und die hier gezeigten einzigartigen Dokumente auch Kostbarkeiten für die Geschichte des Films sind. Als Otto Lilienthal, von den Gebrüdern Wright mit Recht als „Prophet des Fliegens" bezeichnet, im Hügelgelände von Steglitz seine ersten Versuche machte, war die Filmkamera noch nicht zur Stelle. Aufnahmen mit Modellen füllen diese Lücke. Aber die ganze spätere Entwicklung, der sensationelle Flug Wilbur Wrights am 8. August 1908, die ersten Versuche unseres Altmeisters Grade, Blériots Kanalüberfliegung und manche mißglückten Versuche der ersten Hubschrauber — der ganze opfervolle Weg der Fliegerpioniere ersteht vor uns in diesem Dokumentarfilm



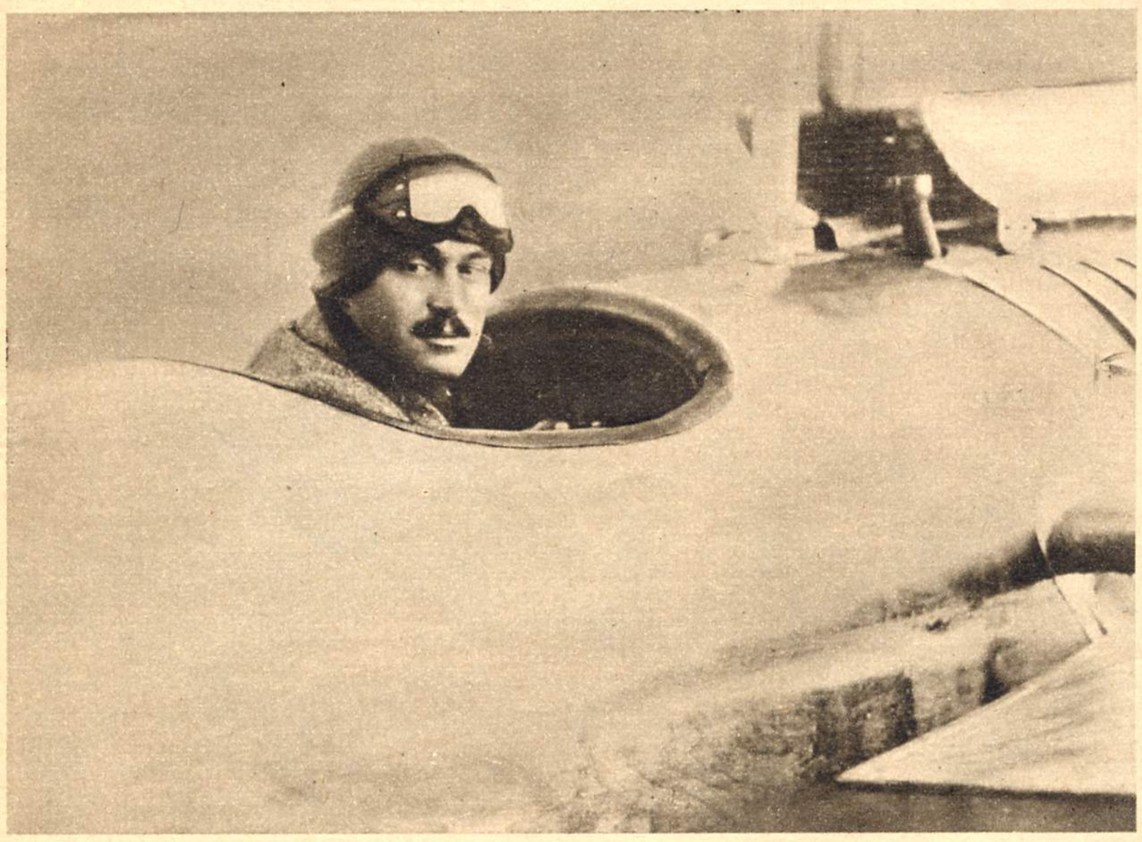
Der 8. August 1908 ist mit Riesenlettern in das Buch der Fliegerei eingeschrieben. Wilbur Wright kreist mit dem von ihm konstruierten Flugzeug 2 Minuten über der Rennbahn von Hunaudières bei Paris. Die Filmkamera, selbst noch in den Kinderschuhen steckend, hat dieses weltbewegende Ereignis festgehalten



Bereits 2 Monate nach dem Flug Wrights gelang dem deutschen Ingenieur Hans Grade der erste Luftsprung. Wenige Sekunden schwebte er über der Erde



Vergebliche Mühe! Die Idee des Hubschraubers ist schon alt, aber es mußten Jahrzehnte vergehen, bis mit der Vervollkommnung der technischen Mittel diesem System Erfolg beschieden war



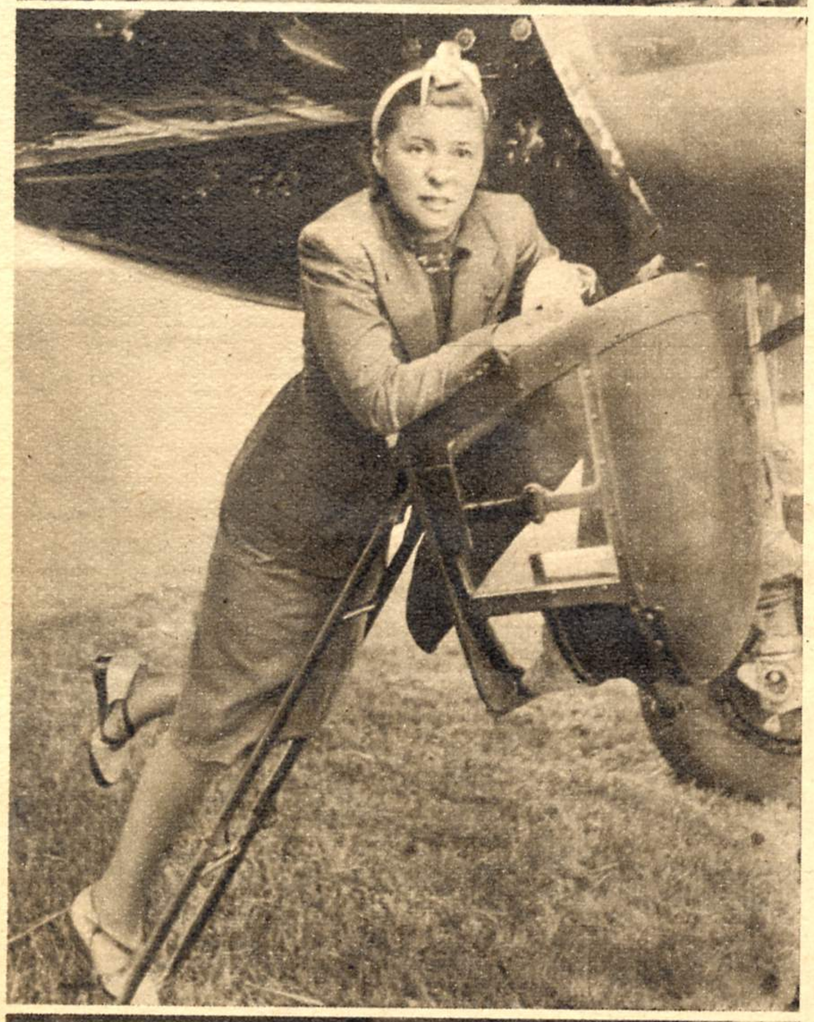
Hellmuth Hirth, Deutschlands bekanntester Flieger vor dem Weltkrieg, mit seiner berühmten Etrich-Taube

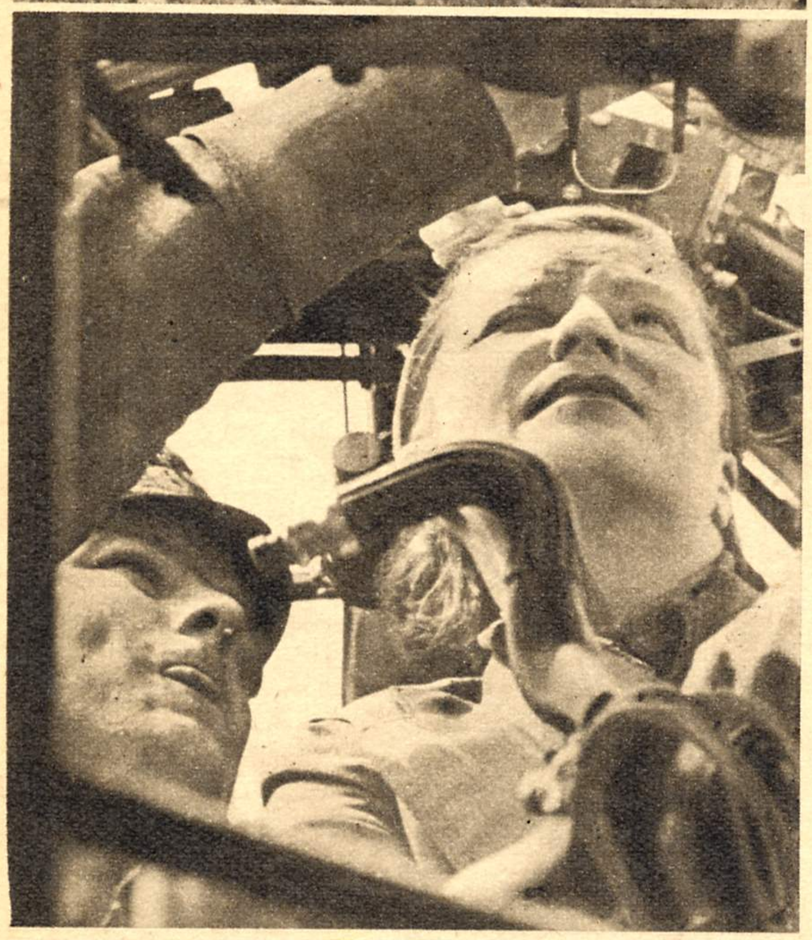
Melli Beese, die erste Fliegerin Deutschlands, gehörte jahrelang zu den volkstümlichsten Erscheinungen auf den

„Werft mal die Motoren an! Wie wäre es mit einer Platzrunde?“ Elly Beinhorn-Rosemeyer fühlt sich zwischen dröhnenden Motoren und surrenden Propellern ganz in ihrem Element

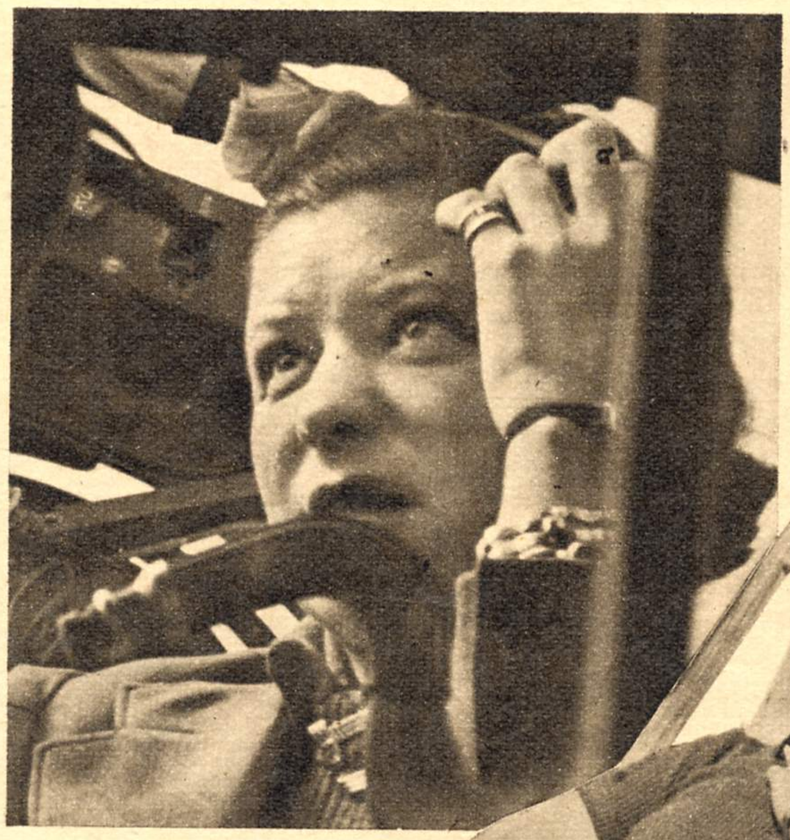
Elly macht Besuch

Elly Beinhorn-Rosemeyer bei den Kampffliegern





Unten: „Sapperlot, die Ju 88 ist doch komplizierter als mein Sportflugzeug“, meint Elly und versucht sich die verwickelten Zusammenhänge bei der Führung eines Kampfflugzeuges klarzumachen. — Rechts: Zum Abschied will natürlich mancher von ihr ein Autogramm haben. Ein Unteroffizier vom Bodenpersonal stellt sich gerne als „Schreibunterlage“ zur Verfügung

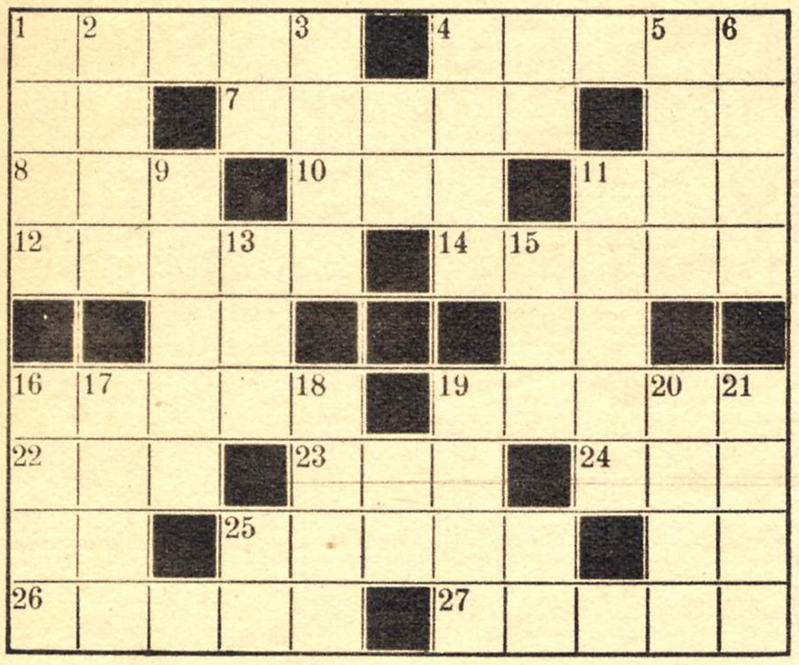


Aufnahmen PK Stempka-Scherl

Irgendwo auf dem Einsatzhafen eines im Westen liegenden Kampfgeschwaders tauchen aus dem Innern einer Ju 88 plötzlich ein Paar Frauenbeine auf. „Nanu“, sagt sich ein Beobachter, „wem gehören denn die . . .?“ — „Wäre das möglich? Ist das nicht . . .? — Aber natürlich — das ist Elly, wie sie leibt und lebt!“ Als sich die bekannte Sportfliegerin Elly Beinhorn-Rosemeyer so schnell erkannt sieht, macht sie ein verdutztes Gesicht. Aber Flugzeuge interessieren sie nun einmal, vor allem so eine tüchtige Kampfmaschine wie die Ju 88. Der Kommandeur weiht sie hilfsbereit ein wenig in die Geheimnisse rund um den Steuerknüppel ein. Ja, es muß ein großes Erlebnis sein, damit gegen den Feind zu fliegen. Während einer Ruhepause in der warmen Sommersonne empfindet sie das in anregendem Gespräch mit einem

Denken und Raten

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Stadt in Osteuropa, 4 Zufluß zur Ostsee, 7 Hafenstadt an der Ostsee, 8 alte Waffe, 10 Höhenzug im Harzvorland, 11 germanische Gottheit, 12 mechanischer Begriff, 14 Stadt in Nordostdeutschland, 16 männliches Haustier, 19 Frucht, 22 Stadt im Erzgebirge, 23 Laufvogel, 24 Teil des Auges, 25 Stadt in Osteuropa, 26 Berliner Bildhauer, 27 Stadt in Westafrika;

b) von oben nach unten: 1 weibliche Angestellte ...er Landwirtschaft, 2 Nebenfluß der Elbe, 3 deutsche Hafenstadt, 4 Schutzwall, 5 Sinnesorgan, 6 vornehme Gesinnung, 9 Nagetier, 11 Beleuchtungskörper, 13 norwegischer Schriftsteller, 15 Gemeinschaft, 16 junges Haustier, 17 Sinnesorgan, 18 Nahrungsmittel, 19 Vereinigung, 20 Stadt an der Düna, 21 Nebenfluß der Fulda. 53523

Silbenrätsel

bau — che — chi — de — di — drechs — e — e — e — el — er — er — ge — gei — ger — gno — go — hal — im — ka — läm — ler — li — li — lip — ma — mer — mi — mut — now — pe — phä — po — ra — ra — schwie — se — stell — ta — ter — ter — the — ti — tiv — trau — tro — tung — un — wei — werk — zenz

Aus vorstehenden 51 Silben sind 16 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stoffart, 2 Zeitabschnitt, 3 Stadt an der Havel, 4 Zierbaum, 5 Gespräch, 6 Siegeszeichen, 7 Eisenbahnzentralstelle, 8 Mineraliengewinnung, 9 Kegelschnittlinie, 10 großer Raubvogel, 11 Genehmigung, 12 Laubbaum, 13 Verwandte, 14 Befehlsform, 15 Stadt in USA, 16 Handwerker. 53458

GEIER

Das A und das O

Mit a hat es Macht
Der Welt stets gebracht,
Ein jeder, der lebt,
Zumeist danach strebt;
Mit o zeugt's noch heut'
Von uralter Zeit,
Vom Kampf und vom Krieg
Und römischem Sieg. 53206

Ergänzungsrätsel

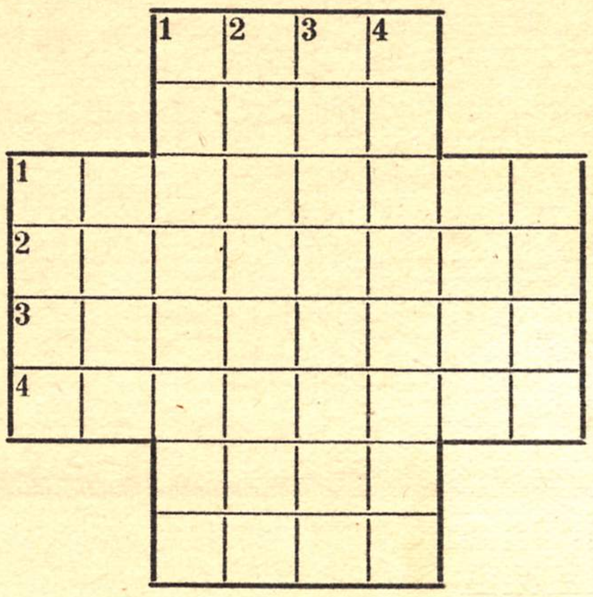
Luch — Rat — Pol — Ute — Eis — Alm — Ren — Ort — Ende — Hausse — Imme — Tag

Den vorstehenden Wörtern ist je ein Buchstabe voranzusetzen und am Schluß anzufügen, so daß neue sinnvolle Wörter entstehen. Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, aneinandergereiht, ein Luftschutzgerät. 53373

An die Herren Schulleiter!

Der Sonderdruck unserer Zeitschrift wird auch während der Ferien geliefert. Wir bitten daher, dafür zu sorgen, daß die Hefte entgegengenommen und nach Beendigung der Schulferien verwendet werden

Magisches Kreuz



a a b b c c d d d d e e e e e e e e e g i i i i k k k k l l l l
m m n n o o o o r r r r r r u u

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagerecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Fußbodenbelag, 2 Chemikalienhandlung, 3 Verzeichnis, 4 Schiffsteil. 53388

Auflösungen aus dem 2. Juliheft

Kreuzworträtsel: 1 Kamm, 4 Tara, 7 Erde, 8 Ober, 9 Natrium, 12 Tonsur, 14 Brasse, 16 Ali, 17 Uran, 19 Sieb, 21 Emma, 24 Oman, 26 Hus, 27 Hummel, 29 Schrot, 32 Meerane, 33 Peru, 34 Note, 35 Etat, 36 Eger; — b) 1 Kent, 2 Arno, 3 Mensur, 4 Tomate, 5 Reis, 6 Arie, 10 Tran, 11 Ibis, 13 Nauheim, 15 Sabiner, 18 Alm, 20 Ilm, 22 Mammut, 23 Ahle, 24 Ossa, 25 Athene, 27 Hupe, 28 Udet, 30 Oste, 31 Tuer.

Silbenrätsel: Volk, flieg du wieder, und du wirst Sieger durch dich allein. — 1 Verdi, 2 Offizier, 3 Leonidas, 4 Kadett, 5 Fledermaus, 6 Lorelei, 7 Infanterie, 8 Einquartierung, 9 Geselle, 10 Doppeldecker, 11 Unterstand, 12 Wischnu, 13 Imperator, 14 Enterich, 15 Dividend, 16 Einsiedelei, 17 Roßbach, 18 Urania, 19 Nachtigal, 20 Distel, 21 Devise, 22 Ukelei, 23 Weddigen.

Rösselsprung: Arbeit, edle Himmelsgabe / Zu der Menschen Heil erkoren, / Nie bleibt ohne Trost und Labe, / Wer sich deinem Dienst geschworen. / Dir entspringt der Weisen Habe, / Und dich meiden nur die Toren; / Ungestützt von deinem Stabe, / Ach, wie oft wär' ich verloren! Friedrich von Bodenstedt.

UdSSR — Mosaik der Völkerschaften

Fortsetzung von Seite 155

sehr starken Völker der Syrjänen, Permier, Wotjaken, Tscheremissen neben den bereits erwähnten Mordwinen und Tschuwaschen anzutreffen. Die Kalmüken, die im Süden in der Nähe der Tataren wohnen, zählen etwa 200 000 Köpfe. Die Zahl der Deutschen an der Wolga ist auch heute noch mit rund einer Million anzunehmen. Von allen diesen Völkern zählen nur drei zur slawischen Rasse: die Großrussen, die Ukrainer und die Weißruthenen. Aber auch hier ist von einer Reinrassigkeit kaum mehr etwas zu bemerken. Rassisch am reinsten sind die Weißruthenen, die am weitesten gegen Westen wohnen. Die Großrussen als die Herren des Riesenreiches haben für Rassenstolz niemals ein Gefühl besessen. Sie haben sich im Verlaufe der Jahrhunderte mit allen erreichbaren Völkern vermischt und daraus den Anspruch auf die weiteste zahlenmäßige und räumliche Verbreitung ihres „Volkstums" abgeleitet. Zahlreiche kleinere Völker sind in den letzten Jahrzehnten und Jahrhunderten durch die Großrussen aufgesaugt oder doch so weit überdeckt worden, daß diese Völker zu einer eigenen Kraftentfaltung nicht mehr kommen konnten. Wo dem Großrussen diese Art der Überwältigung und Unterdrückung nicht gelang, wie etwa bei den Ukrainern und den Weißruthenen, wurden die äußersten machtpolitischen Methoden angewendet. So erklärt sich auch der Terror, unter dem die Ukrainer seit Jahrzehnten und besonders stark unter dem Sowjetregime zu leiden haben.

Der Kampf der Großrussen gegen die Ukrainer zeichnet sich in der Geschichte der letzten zwanzig Jahre als eine Tragödie von weltgeschichtlicher Bedeutung ab. Der ukrainisch-russische Gegensatz ist jahrhundertealt. Die Ukrainer stellen innerhalb der Sowjetunion die größte geschlossene Minderheit dar. Ihre Sprache wird von 45 Millionen Sowjetbürgern gesprochen. Gerade diese Volksgruppe wurde von den Sowjets besonders unterdrückt. Es ist übrigens bemerkenswert, daß sich seit Jahren unter dem engsten Kreis der Moskauer Machthaber kein einziger Ukrainer befunden hat, obwohl das Volk der Ukrainer nach den Großrussen weitaus an erster Stelle aller in der Sowjetunion vereinigten Nationalitäten steht. Was etwa den Georgiern, die noch nicht einmal ein Zehntel so zahlreich sind wie die Ukrainer, mühelos gelungen ist, nämlich wichtige Moskauer Stellungen zu bekleiden — man denke an Stalin und Gorki! —, blieb den verhaßten Ukrainern versagt. Sie haben keinen Zutritt in Moskau.

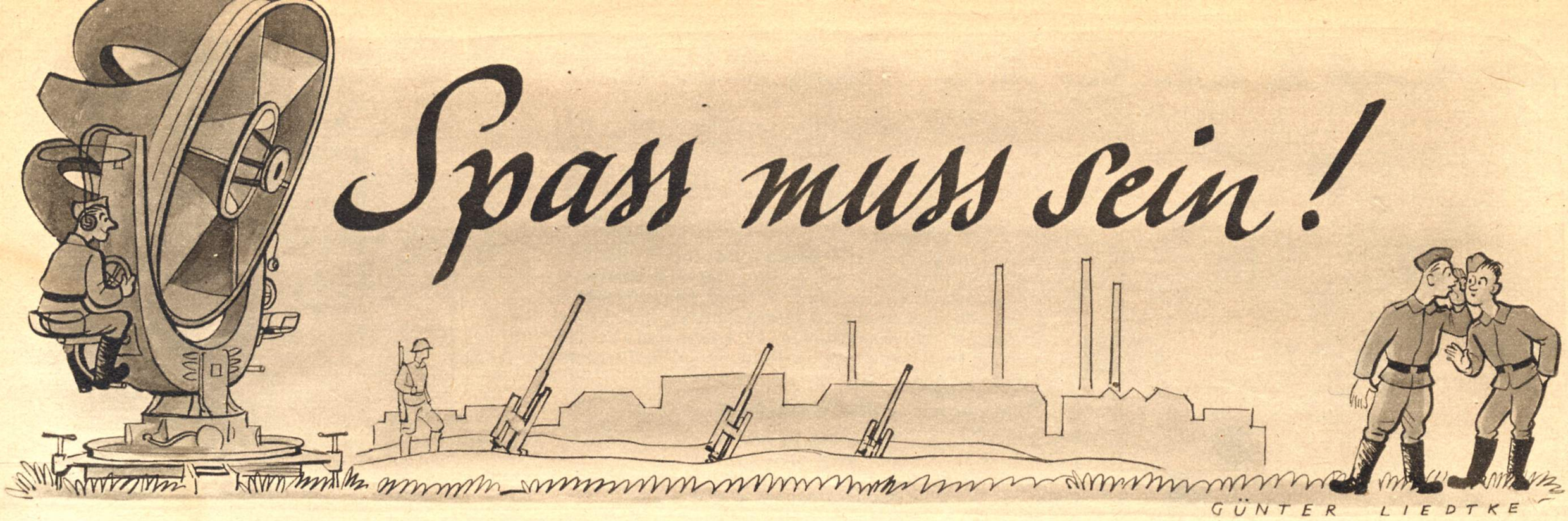
Der Gegensatz zwischen Großrussen und Ukrainern liefert vielleicht das beste Beispiel für die innere Schwäche des gewaltigen russischen Reiches. Obgleich beide Völker als Slawen rassisch eng verwandt sind, brechen schon hier unüberbrückbare Gegensätze auf. Der Großrusse ist geistig nicht besonders regsam, schwer, nüchtern, zäh, eigentlich mehr Kolonist als seßhaft; er besitzt wenig Phantasie, noch weniger Ordnungssinn, ist vielfach — vor allem auf dem Lande — unglaublich primitiv und genügsam. In der sowjetrussischen Staatsführung spiegelt sich immer wieder der Charakter des Großrussen. Demgegenüber ist der Ukrainer, der weniger mongolisch aussieht als der Großrusse, der kleiner, dunkler, flinker, lustiger ist als sein Unterdrücker, auch kulturell viel weiter entwickelt. Er zeigt starke südländische Züge, die an das Mittelmeer erinnern; tatsächlich haben hier ja auch einmal Griechen gelebt, und selbst Rom reichte einst bis hierher. Der Ukrainer ist im Grunde „unrussisch", und Gogol, der große Dichter, hat vom Ukrainer meisterhafte Bilder gezeichnet. Zwischen Großrussen und Ukrainern gibt es keine innere Harmonie, weil die Volkstumsgegensätze zu groß sind.

Hier aber wird die Grundfrage Rußlands berührt. Hier bricht jene Frage auf, die seit Jahrzehnten unter der Decke des weiten russischen Reiches schwelt: ob dieser Vielvölkerstaat über die Nationalitäten ungestraft hinweggehen kann. Moskau hat dieses Problem stets instinktiv gefühlt, unter dem Zarismus ebenso wie unter dem Bolschewismus. Die Sowjetmachthaber haben die innere Lüge von der Selbstbestimmung, die es niemals gegeben hat, sogar so weit getrieben, daß sie ihr Reich in „autonome", auf deutsch „selbständige", Republiken gründeten. Aber schon die groteske Tatsache, daß neben einer großrussischen Republik mit mehr als 100 Millionen Einwohnern eine kirgisische Republik mit nur etwas mehr als einer Million Einwohnern steht, deutet darauf hin, daß von einer „Souveränität" oder „Autonomie" eigentlich niemals die Rede war. Gewiß — die Verfassung bekundet, daß die Republiken mit ihren vielen „autonomen" Gauen und Gebieten ein weitgehendes Selbstbestimmungsrecht besitzen. Dieses Selbstbestimmungsrecht geht sogar so weit, daß eine Republik nach dem Buchstaben der Verfassung — aus der Union austreten kann! Aber sie soll es einmal wagen, austreten zu wollen! — Das Moskauer Zentralexekutivkomitee des „Bundes der Sowjetrepubliken" ist jederzeit in der Lage, auf Grund der gleichen Verfassung jeden Beschluß der „souveränen Republiken" aufzuheben. Die Zentralgewalt in Moskau ist allmächtig. Es gibt für die einzelnen Völker kein Eigenleben, weder politisch noch kulturell noch völkisch. Moskau hat sich darauf niemals eingelassen, weder unter den Zaren noch unter Lenin oder Stalin. In den Augen der Sowjets ist jede Regung eines nationalen Eigenlebens nichts anderes als der Ausdruck eines lächerlichen, gefährlichen und daher verwerflichen „Lokalpatriotismus". Nationalitätenfragen löste bisher die GPU auf eine recht einfache Weise. Aber das Problem ist damit natürlich nicht gelöst. Mit den Mitteln des Terrors — das haben bedeutsame Erfahrungen gerade in den letzten Jahren, außerhalb Rußlands, gelehrt —, können Minderheitenfragen nicht restlos und dauernd geklärt werden. Es ist kaum anzunehmen, daß die Sowjetunion diesem Gesetz nicht untersteht.

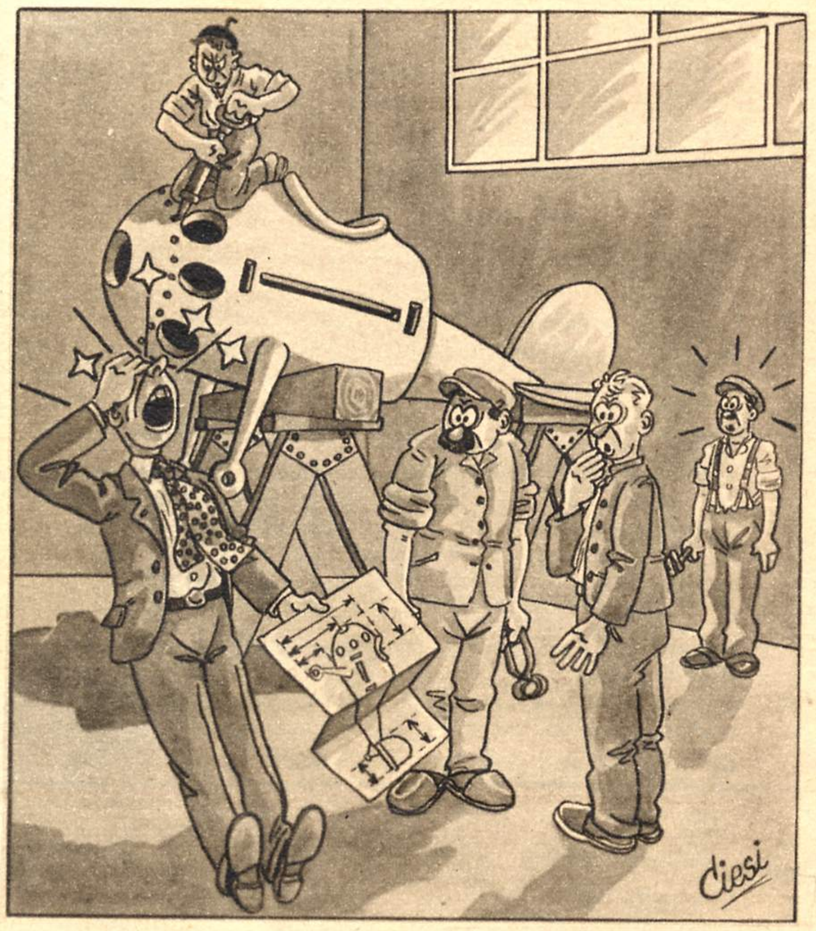
Für sämtliche im Auftrage des Generalluftzeugmeisters oder mit seiner Genehmigung in die besetzten Gebiete reisenden oder schon dort befindlichen Zivilpersonen wurde dieses GL (Generalluftzeugmeister) = Industrie-Abzeichen geschaffen

Kraftstoffdruck: August Scherl Nachflg., Berlin SW 68

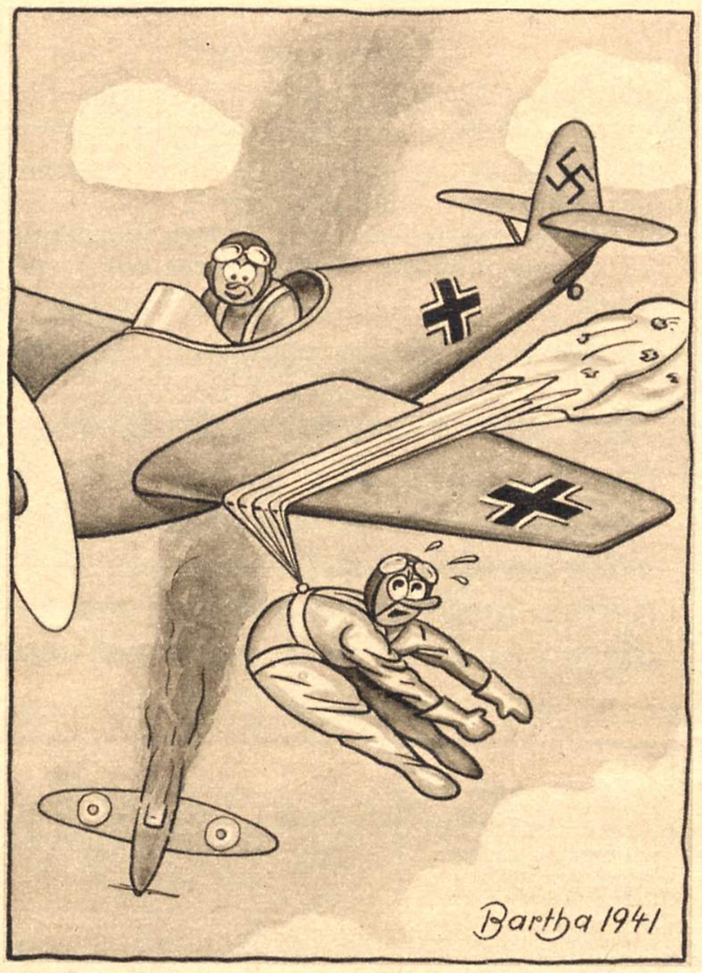
Spass muss sein!

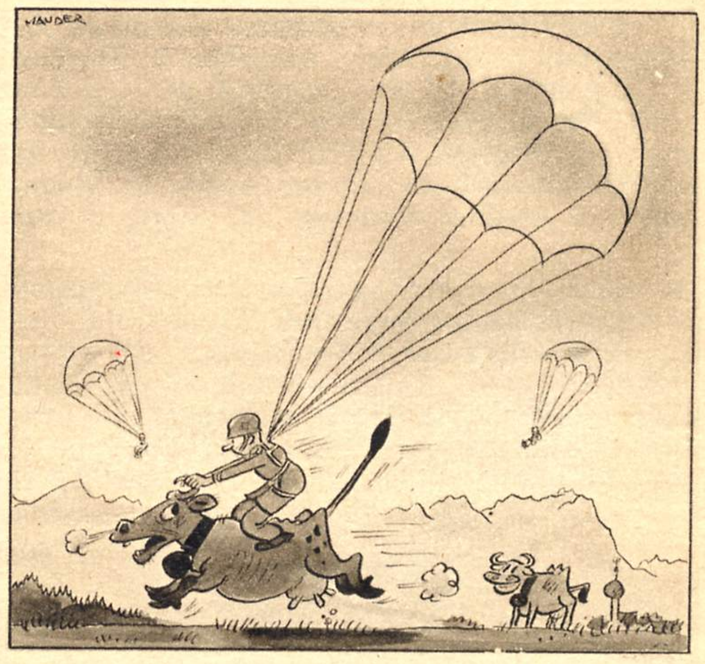


„Pst — flüstern mußte, der neugierige Franz hört mit!“



Ihn trifft der Schlag, haben sich doch die Dussel haargenau an den (gefalteten) Plan gehalten





Wie der Schütze Josef Huber zum „berittenen Fallschirmjäger“ wurde

Links: „Der Staffelführer wird Augen machen, wenn ich ihm meinen ersten Abschuß gleich frisch von der Stange mitbringe!“

Zeichnungen Mauder (2), Liedtke (2), Bartha, Ciesielski

„Boys, ich sage euch, das Exerzieren an Land ist Quatsch, die deutschen Stukas treiben uns ja doch

„Siehst du, Liebling — auch das haben die Menschen uns Vögeln